

Udskriftsdato: 15. december 2025

2016/1 LSF 141 (Gældende)

Forslag til Lov om ændring af færdselsloven (Tidsbegrænset parkering, oprettelse af klagenævn, vejmyndighedens mulighed for at overtage parkeringskontrollen m.v.)

Ministerium: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet

Journalnummer: Transport-, Bygnings- og Boligmin., j.nr.
2016-3152

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Tidsbegrænset parkering, oprettelse af klagenævn, vejmyndighedens mulighed for at overtage parkeringskontrollen m.v.)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 28, stk. 3, 1. pkt., udgår », yderrabat«.
2. I § 28, stk. 3, 3. pkt., udgår »med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller«.
3. I § 92, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »bestemmelser«: », jf. dog stk. 4«.
4. I § 92, stk. 3, udgår »vejmyndigheden og«.
5. I § 92 indsættes som stk. 4:
»Stk. 4. Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne.«
6. § 93 affattes således:

»Tidsbegrænset parkering

§ 93. Parkanten har pligt til at angive, hvornår parkeringen er begyndt, hvis parkering er tidsmæssigt begrænset.

Stk. 2. Parkantens forpligtelse efter stk. 1 samt regler fastsat i medfør af stk. 3 gælder ikke, når vejmyndigheden stiller en teknisk løsning til rådighed, som automatisk registrerer parkeringens påbegyndelse.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvordan parkanten kan angive tidspunktet for parkeringens begyndelse.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren godkender de tekniske løsninger, der er nævnt i stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan henlægge godkendelsen af tekniske løsninger til en anden offentlig myndighed eller privat virksomhed.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler for administrationen af opgaven, herunder regler om fastsættelse af gebyr, hvis administrationen henlægges opgaven til en privat virksomhed.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelsen efter stk. 4, herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.«

7. I § 121, stk. 1, nr. 9, udgår »parkometre,«.
8. I § 122 a, stk. 1 og 2, ændres »kommunalbestyrelsen« til: »vejmyndigheden«.
9. I § 122 a, stk. 2, ændres »Kommunalbestyrelsen« til: »Vejmyndigheden«, og »kommunalbestyrelse« ændres til: »vejmyndighed«.

10. I § 122 a, stk. 3, 1. pkt., ændres »kommune« til: »vejmyndighed«.

11. I § 122 a, stk. 3, 2. pkt., ændres »stk. 3-5« til: »stk. 3-6«.

12. I § 122 a, stk. 4, ændres »den kommunale parkeringskontrols virksomhed« til: »vejmyndighedens parkeringskontrol«.

13. I § 122 c indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område kan kun pålægges, hvis den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det klagenævn, der er oprettet i medfør af § 122 d, og hvis der tydeligt er vejledt om klageadgangen hertil, når afgiftspålæg gives.«

Stk. 2 bliver herefter stk. 3.

14. Efter § 122 c indsættes før overskriften »Fjernelse og salg af køretøjer« før § 123:

»§ 122 d. Til behandling af klager over kontrolafgifter pålagt af private for overtrædelse af vilkårene for brug af offentligt tilgængelige private parkeringsområder opretter branchen på området et klagenævn.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 13 og 14, træder i kraft den 1. juli 2018.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Parkering i yderrabat

2.1.1. Gældende ret

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.2. Forbud mod visse færdselsarter på private fællesveje

2.2.1. Gældende ret

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.3. Tidsbegrænset parkering

2.3.1. Gældende ret

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.4. Parkeringskontrol på statsvejene

2.4.1. Gældende ret

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

2.5. Oprettelse af klagenævn for private parkeringsafgifter

2.5.1. Gældende ret

2.5.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

6. Miljømæssige konsekvenser

7. Forholdet til EU-retten

8. Hørte myndigheder og organisationer m.v.

9. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget er det hensigten at forbedre borgernes retssikkerhed ved bl.a. at oprette et uvildigt privat klagenævn for parkeringsafgifter pålagt på offentligt tilgængeligt privat område, således at borgerens adgang til at få prøvet en afgifts retmæssighed lettes. Herudover sikres det, at kommunalbestyrelsernes

mulighed for at etablere bilfrie zoner på private fællesveje forudsætter samtykke fra bl.a. tilgrænsende grundejere. Endelig har det vist sig, at forbuddet mod parkering i yderrabat inden for tættere bebygget område har haft den utilsigtede konsekvens, at borgere kan risikere at blive pålagt en parkeringsafgift, når de parkerer på egen grund i det tilfælde, hvor grunden udgør en yderrabat.

Med lovforslaget sker der endvidere en teknologisk modernisering af reglerne om tidsbegrænset parkering. Med de udfordringer, der er med fremkommeligheden i de store byer, er det vigtigt, at vejmyndighed og politi får lette og moderne hjælpemidler til at sikre fremkommeligheden og fastholde en hensigtsmæssig udnyttelse af vejarealerne.

Teknologien er således løbet fra brug af parkeringsskive som eneste markering af, hvornår en parkering påbegyndes. Derfor foreslås det, at der ikke længere stilles krav om benyttelse af parkeringsskive, hvor adgangen til parkeringen er tidsmæssigt begrænset, men at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvordan angivelse af parkeringens påbegyndelse kan ske og fra hvilket tidspunkt. Det er på den baggrund hensigten, at reglerne skal afspejle, at eksempelvis flere kommuner allerede i dag benytter en lang række teknologiske muligheder for parkeringsbetaling efter vejloven, og gerne vil udnytte disse muligheder inden for færdselslovens område. Det foreslås endvidere, at transport-, bygnings- og boligministeren ligeledes bestemmer, at registrering af parkeringstidspunktet kan foranlediges af vejmyndigheden ved benyttelse af en teknisk løsning.

Endelig foreslås det, at kontrollen med standsning- og parkering kan overlades til vejmyndigheden i stedet for kommunalbestyrelsen. Med ændringen vil eksempelvis Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene, i lighed med kommunerne, helt eller delvist kunne overtage parkeringskontrollen fra politiet, ligesom Vejdirektoratet og en kommune kan aftale, at den ene myndighed bemyndiges til at varetage kontrollen på den andens område.

2. Lovforslagets hovedpunkter

2.1. Parkering i yderrabat

2.1.1. Gældende ret

Efter færdselslovens § 28, stk. 3, gælder der et forbud mod standsning og parkering i yderrabat inden for tættere bebygget område, jf. bestemmelsens 1. pkt. Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten, jf. bestemmelsens 3. pkt.

2.1.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

I lovforslaget foreslås det, at forbuddet mod standsning og parkering i yderrabat ophæves. Forbuddet har vist sig at have en utilsigtet konsekvens, idet private grundejere i tættere bebyggede områder, hvis ejendom uden adskillelse grænser op til en vej, kan risikere at blive pålagt en afgift for at parkere i yderrabat, selvom de parkerer inde på deres egen grund, typisk på en græsplæne.

Samtidig vurderes det, at en ophævelse af forbuddet slet ikke, eller kun i ringe grad, vil udgøre en generel forringelse af trafiksikkerheden eller trafikafviklingen, da vejmyndigheden fortsat vil have muligheden for med politiets samtykke konkret at forbyde standsning eller parkering i yderrabat. Dette vil således fortsat være en mulighed med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, de steder, hvor det lokalt vurderes færdselssikkerhedsmæssigt mest forsvarligt eller bedst for trafikafviklingen.

2.2. Forbud mod visse færdselsarter på private fællesveje

2.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at vejmyndigheden for en offentlig vej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Vejmyndigheden for en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2, hvilket vil sige private fællesveje i byer og bymæssige områder, kan med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser.

Af § 92, stk. 1, nr. 3, fremgår det, at der bl.a. kan træffes bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

For private fællesveje er hjemlen i lov om private fællesveje § 57, stk. 2, jf. færdselslovens § 92, stk. 1.

Det vil således være muligt for en vejmyndighed i medfør af lov om private fællesveje § 57, stk. 2, jf. færdselsloven § 92, stk. 1, nr. 3, at forbyde færdselsarter på private fællesveje i byer og bymæssige områder. Dette betyder, at en kommunalbestyrelse med politiets samtykke efter gældende ret eksempelvis vil kunne etablere en bilfri zone, som omfatter private fællesveje.

2.2.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at hensynet til de berørte grundejere ved private fællesveje tilsiger, at disse skal inkluderes i forbindelse med beslutningen om eksempelvis at indføre bilfrie dage på en privat fællesvej. Derfor foreslås det, at vejmyndigheden, foruden politiets samtykke, kun vil kunne fastsætte et forbud mod en færdselsart på private fællesveje i byer og bymæssige områder, hvis der samtidig indhentes samtykke fra grundejerne.

2.3. Tidsbegrænset parkering

2.3.1. Gældende ret

Af færdselslovens § 93 fremgår det, at på steder, hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, kan transport-, bygnings- og boligministeren bestemme, at parkering af motorkøretøjer kun må ske ved benyttelse af parkeringsskive. Dette er nærmere reguleret i bekendtgørelse nr. 1529 af 9. december 2016 om parkeringsskiver (parkeringsskivebekendtgørelsen).

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Med forslaget lægges der op til, at der ikke længere stilles krav om benyttelse af parkeringsskive, hvor adgangen til parkeringen er tidsmæssigt begrænset, men at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke krav der stilles til tidsangivelsen, samt at tekniske løsninger kan benyttes til registrering af parkeringstidspunktet. I medfør af den foreslåede bestemmelse udstedes der en bekendtgørelse, som fastsætter de nærmere regler vedrørende tidsbegrænset parkering. Bekendtgørelsen skal afløse den gældende bekendtgørelse om parkeringsskiver.

Det foreslås endvidere, at parkantens forpligtelse til at angive, hvornår parkeringen er påbegyndt, ikke gælder i den situation, hvor en vejmyndighed stiller en teknisk løsning til rådighed, som automatisk registrerer parkeringens påbegyndelse uden parkantens involvering. Transport-, bygnings- og boligministeren skal dog godkende sådanne tekniske løsninger. Det foreslås i den forbindelse, at ministeren kan henlægge godkendelseskompetencen til en anden myndighed eller en privat virksomhed. Endvidere er der hjemmel til, at ministeren kan fastsætte nærmere regler om administrationen heraf. Den afgørelsesvirksomhed, som en privat virksomhed måtte blive bemyndiget til at udføre, vil i medfør af offentlighedslovens § 5, stk. 1, være omfattet af offentlighedsloven, dog således at lovens §§ 11, 12 og 15-17 ikke finder anvendelse. Herudover vil ministeren efter forhandling med justitsministeren i medfør af forvaltningslovens § 1,

stk. 3, kunne fastsætte regler om, at forvaltningsloven helt eller delvist skal gælde, herunder nærmere regler om opbevaring af dokumenter, journalisering og tavshedspligt.

2.3. Parkeringskontrol på statsvejene

2.3.1. Gældende ret

Udgangspunktet i færdselsloven er efter § 121, stk. 1, at politiet pålægger standsnings- og parkeringsafgifter for overtrædelser af de regler, som er nævnt i bestemmelsen. Transport, bygnings- og boligministeren kan dog bestemme, at en kommunalbestyrelse helt eller delvist kan overtage denne kontrol, jf. § 122 a. Det kan endvidere aftales, at en kommunalbestyrelse kan bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvis at varetage kontrollen på dens veje.

2.3.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Der foreslås en mindre ændring af bestemmelsens ordlyd, således at ordet ”vejmyndighed” kommer til at fremgå af bestemmelsen i stedet for ”kommunalbestyrelsen”. Ændringen vil for eksempel betyde, at Vejdirektoratet som vejmyndighed for statsvejene, i lighed med kommunerne, helt eller delvist kan overtage parkeringskontrollen fra politiet, ligesom Vejdirektoratet og en kommune kan aftale, at den ene myndighed bemyndiges til at varetage kontrollen på den andens område. Hjemlen vil for eksempel kunne benyttes til, at Vejdirektoratet foretager parkeringskontrol på statens rastepladser. Ændringen vil ikke ændre på kommunernes mulighed for også fremadrettet at stå for kontrol af standsning og parkering.

Det bemærkes herudover, at der også er tale om en ændring af lovteknisk karakter, idet ministeriet har foretaget lignende ændringer andre steder i færdselsloven, således at ordet ”vejmyndighed” fremgår i stedet for f.eks. ”kommunalbestyrelse” de steder, hvor det findes hensigtsmæssigt, at også andre vejmyndigheder end de kommunale får bestemte beføjelser efter færdselsloven.

2.4. Oprettelse af klagenævn for private parkeringsafgifter

2.4.1. Gældende ret

Etablering af parkeringsrestriktioner og udførelse af parkeringskontrol på en privat parkeringsplads er som udgangspunkt et rent privatretligt anliggende. En person, der har etableret en parkeringsplads på sin ejendom, vil som led i sin almindelige rådighed over ejendommen kunne bestemme, at der opkræves en afgift for overtrædelse af vilkårene for parkering. Når en bilist parkerer på et privat område, antages det, at bilisten stiltiende accepterer de opstillede parkeringsrestriktioner.

Det fremgår dog af færdselslovens § 122 c, stk. 1, at kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område kun kan pålægges, hvis dette på stedet er tydeligt tilkendegivet. Hvad der skal forstås med tilkendegivet, er reguleret i bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014 om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder, som er udstedt i medfør af færdselslovens § 122 c, stk. 2. Heraf følger krav til skiltning samt meddelelse om afgiftspålæg.

Der er ikke hjemmel i færdselsloven til, at borgerne kan klage over parkeringsafgifter pålagt af en privat aktør i henhold til en privatretlig aftale om parkering på et offentligt tilgængeligt privat område. Til forskel fra pålagte parkeringsafgifter på det private område vil borgerne på det offentlige område kunne klage til myndigheden, som i forbindelse med sagsbehandlingen vil være underlagt de almindelige forvaltningsretlige regler. En parkeringsafgift pålagt af en offentlig myndighed vil i sidste ende også kunne påklages til Folketingets Ombudsmand, som dog selv afgør, om en klage giver tilstrækkelig anledning til undersøgelse, jf. § 16 i lov om Folketingets Ombudsmand.

I medfør af direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet (ADR-direktivet) er

der dog mulighed for at klage også på det private område. Direktivet blev implementeret i Danmark ved lov nr. 524 af 29. april 2015 om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager (forbrugerklageloven). Direktivet giver forbrugerne en generel mulighed for at klage over køb af stort set alle varer og tjenesteydelser. Forbrugerens klagemulighed forudsætter dog, at varens eller tjenesteydelsens pris overstiger den minimumsværdi for klager, som fastsættes af de enkelte medlemslande. I Danmark er beløbsgrænsen for at klage til Forbrugerklagenævnet blevet fastsat til 1.000 kroner med undtagelse af tøj og sko, hvor der er fastsat en lavere grænse.

I dag er der dog sjældent i praksis en mulighed for at klage over parkeringsafgifter, som er pålagt i henhold til en privatretlig aftale om parkering, idet parkeringsafgiften i langt de fleste tilfælde er beløbsmæssigt lavere end 1.000 kroner. Implementeringen af ADR-direktivet betyder dog, at Forbrugerklagenævnet skal behandle klager over private parkeringsafgifter, hvis beløbet overstiger 1.000 kroner. Men oftest skal en tvist mellem en parkant og et privat parkeringsselskab om en parkeringsafgift behandles ved de almindelige domstole efter reglerne om behandling af sager om mindre krav, jf. retsplejelovens kapitel 39.

2.4.2. Transport-, Bygnings- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Det er ministeriets vurdering, at mange borgere vil finde det ubehageligt at have uafklarede mellemværender med et parkeringsselskab. Ikke mindst hvis man jævnligt bliver mødt med betalingspåmindelser eller trusler om retssager. På trods af muligheden for en smidigere retssagsproces efter retsplejelovens regler om behandling af sager om mindre krav, jf. retsplejelovens kap. 39, er det ministeriets vurdering, at truslen om en eventuel retssag i sig selv kan medføre, at nogle parkanter trods indsigelser betaler en kontrolafgift frivilligt, f.eks. fordi de har den opfattelse, at en eventuel retssag vil kunne medføre potentielle store udgifter. Dermed svigtes retssikkerheden de facto for de borgere, der får pålagt disse til tider urimelige ekstraudgifter, hvor det eksempelvis ikke har været åbenlyst for borgeren, hvilke vilkår der gjorde sig gældende for parkeringen.

Det er derfor ministeriets vurdering, at der er behov for at få oprettet et uvildigt klagenævn, så borgerne på en mere overskuelig måde har mulighed for at klage, hvis de ikke mener, at en afgift er pålagt retmæssigt. Det bemærkes, at lignende overvejelser også fremgår af rapporten af juni 2013 om ”Bedre Forbrugerbeskyttelse på Parkeringsområdet”, som blev afgivet af en arbejdsgruppe, der blev nedsat af Justitsministeriet.

Muligheden for, at branchen på egen hånd opretter et klagenævn, er blevet drøftet med parkeringsbranchen. Ministeriet må imidlertid konkludere, at det foreløbigt – på trods af opfordringer om at styrke borgernes retssikkerhed på dette område – ikke har ført til oprettelse af et klagenævn. Det er på den baggrund ministeriets vurdering, at et sådant klagenævn ikke bliver oprettet af parkeringsbranchen selv, før der gennemføres udtrykkelig regulering herom.

Transport- og Bygnings- og Boligministeriet foreslår derfor, at der i færdselslovens § 122 d indsættes en bestemmelse om, at den private parkeringsbranche har pligt til at oprette et klagenævn. Forslaget ændrer ikke på, at parkanten kan vælge at gå direkte til domstolene – uden om nævnet – hvis dette måtte ønskes. Disse sager vil fortsat som udgangspunkt skulle behandles efter reglerne om småsagsproces i retsplejelovens kapitel 39. Endvidere ændrer forslaget ikke på, at parkanten kan vælge at gå direkte til Forbrugerklagenævnet, såfremt kriterierne for at indbringe en sådan sag for nævnet er opfyldt.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er endvidere af den opfattelse, at det er i den private parkeringsbranches egen interesse at medvirke til at forbedre parkanternes retssikkerhed, herunder fordi parkanternes klagemulighed giver incitament til at sikre, at pålæg af kontrolafgiften hviler på et sikkert grundlag. På den baggrund vil ministeriet også som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet. Finansieringen af nævnets oprettelse og drift forestås således også

af branchen med den konsekvens, at branchen i første omgang skal afholde udgifterne hertil. Men branchen har mulighed for at finansiere udgifterne ved f.eks. at forhøje betalingen for parkering eller kontrolafgifterne svarende til ekstraudgifterne til nævnet.

Som det fremgår af forslaget, får transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at fastsætte regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med nævnet. Det er ikke i udgangspunktet hensigten, at ministeren udnytter denne hjemmel, idet det – som nævnt ovenfor – er hensigten, at branchen selv står for at få nævnet til at fungere. Men det er efter ministeriets vurdering nødvendigt, at ministeren får mulighed for at kunne følge med i, hvordan nævnet fungerer f.eks. ved at fastsætte regler om et tilsyn samt muligheden for at fastsætte bindende regler på områder, hvor det eventuelt må konstateres, at nævnet ikke fungerer tilfredsstillende. Det er således forventningen, at branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, f.eks. at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt. Hjemmelen vil endvidere kunne benyttes til at f.eks. at fastsætte krav om offentliggørelse af afgørelser, udarbejdelse af årsrapporter m.v. Det bemærkes i den sammenhæng, at ministeren med hjemmel i færdselslovens § 118, stk. 8, også vil kunne fastsætte straffebestemmelser for overtrædelse af sådanne bindende regler.

Som led i at sikre, at parkeringsbranchen gennemfører den tiltrængte forbedring af parkanternes retssikkerhed foreslås det, at der indføres et supplerende kriterium for at kunne pålægge og opkræve private kontrolafgifter i færdselslovens § 122 c. Det følger i dag af denne bestemmelse, at kontrolafgifter kun kan pålægges, hvis der tydeligt skiltes herom, jf. beskrivelsen herom ovenfor. Som supplement vil det efter den 1. juli 2018 også være et krav, at kontrolafgifter for parkering på offentligt tilgængeligt privat område kun kan blive pålagt, såfremt den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det nye klagenævn, ligesom der i forbindelse med, at en kontrolafgift pålægges, tydeligt skal vejledes om klageadgangen til klagenævnet. Hermed mener ministeriet, at det bør fremgå direkte af den pålagte kontrolafgift, at den kan påklages til nævnet. Dermed sikres det, at parkanten ved, at der kan klages over kontrolafgiften.

Idet klagenævnet først skal være etableret den 1. juli 2018, vil kravet som nævnt først gælde fra den dato.

Forslaget betyder, at private kontrolafgifter, som pålægges efter den 1. juli 2018, af en privat aktør, som ikke har tilmeldt sig klagenævnet og ikke tydeligt vejleder om klageadgangen hertil, er ugyldige. Det supplerende kriterium om tilmelding til klagenævnet og krav om vejledning herom ændrer ikke ved, at parkering på offentligt tilgængeligt privat område hviler på det aftaleretlige grundlag, som hele tiden har været gældende på området.

3. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Muligheden for at benytte moderne teknologi vurderes at medføre en økonomisk lettelse for det offentlige på længere sigt.

Forslaget vil ikke medføre økonomiske eller administrative konsekvenser for kommuner og regioner.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet m.v.

Lovforslaget vurderes at have ingen eller ubetydelige administrative konsekvenser for det private erhvervsliv.

I det tilfælde, at vejmyndighederne begynder at benytte tekniske faciliteter til registrering af parkeringstidspunktet, vil det kunne medføre øget udvikling og salg for den pågældende branche.

Samtidigt kan det muligvis forventes, at der vil være en nedgang i salg af parkeringsskiver.

Hvis godkendelsesordningen for godkendelse af tekniske løsninger til brug for parkering henlægges til en

privat virksomhed, vil der formentligt være pålagt et mindre gebyr på godkendelsen. Dette skal betales af producenterne af de tekniske løsninger. Gebyret forventes at være beskedent.

Forslaget om etablering af et klagenævn for private parkeringsselskaber får ingen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Finansieringen af nævnets oprettelse og drift forestås således af branchen med den konsekvens, at branchen i første omgang skal afholde udgifterne hertil. Men branchen har mulighed for at finansiere udgifterne ved f.eks. at forhøje betalingen for parkering eller kontrolafgifterne svarende til ekstraudgifterne til nævnet.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har ud fra drøftelser og skøn foretaget i samarbejde med parkeringsbranchen anslået, at et privat klagenævn på parkeringsområdet vil skulle behandle omkring 3500-4000 klager årligt. Den gennemsnitlige udgift for at behandle en klagesag i andre private klagenævne udgør cirka 10.000 kroner per sag, idet det dog bemærkes, at udgiften varierer væsentligt fra branche til branche. Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen anslår umiddelbart, at det vil koste cirka 3.500 kroner at behandle en klagesag over en privat parkeringsafgift, da det i vidt omfang må antages at være sager af ekspeditions-mæssig karakter.

Etablering af klagenævnet vil ligeledes medføre visse administrative konsekvenser for parkeringsselskaberne, idet retmæssigheden af afgiftspålæg må formodes at blive prøvet i større udstrækning end hidtil. Dette stiller større administrative krav for selskaberne i forbindelse med selve klagesagen og kan også betyde, at der indirekte vil blive stillet større krav til selskabernes dokumentation for retmæssigheden af afgiftspålæg.

5. Administrative konsekvenser for borgerne

Det vurderes, at lovforslaget kun har få administrative konsekvenser for borgeren. Etableringen af et klagenævn for private parkeringsafgifter vil imidlertid have positive retssikkerhedsmæssige konsekvenser for borgerne, da det vurderes, at endnu flere borgere vil benytte sig af muligheden for at få en ekstern vurdering af rigtigheden af en pålagt parkeringsafgift.

6. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen konsekvenser for miljøet.

7. Forholdet til EU-retten

Direktiv 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse i forbindelse med tvister på forbrugerområdet (ADR-direktivet) blev implementeret i Danmark ved Lov nr. 524 af 29/4/ 2015 om alternativ tvistløsning i forbindelse med forbrugerklager.

Henset til at minimumsgrænsen i Danmark for Forbrugerklagenævnets kompetence, bortset fra tøj og sko, er 1.000 kr., vil størstedelen af sager om parkeringsafgifter ikke være omfattet af nævnets kompetence, men der er mulighed for – også på parkeringsområdet – at sagerne vil være omfattet af direktivet. Det er dog som nævnt vurderingen, at det i praksis vil være meget begrænset.

8. Hørte myndigheder

Et udkast til lovforslag har i perioden fra den 6. januar 2017 til den 27. januar 2017 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer m.v.:

Advokatsamfundet, APCOA Parking Danmark, Cyklistforbundet, Danish Business Travel Association, Danmarks Frie AutoCampere, Dansk Erhverv, Dansk Erhvervsfremme, Dansk Fodgængerforbund, Dansk Industri (DI), Dansk Parkering, Dansk Transport og Logistik – DTL, Dansk Vejforening, Danske Bus-

vognmænd, Danske Dagblades Forening, Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DinParkering, DI Transport, Domstolsstyrelsen, EasyPark A/S, Forenede Danske Motorister (FDM), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Grundejeren.dk, KbhPark, Kommunal Vejteknisk Forening, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Onepark A/S, Parkeringsgruppen ApS, ParkZone A/S, Q-Park Operations Denmark A/S, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Rådet for Bæredygtig Trafik, Rådet for Sikker Trafik, Scan-park ApS, Teknologisk Institut, Trafikforbundet, Trafikselskaberne i Danmark.

9. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/mindreudgifter (hvis ja, angiv omfang)	Negative konsekvenser/merudgifter (hvis ja, angiv omfang)
Økonomiske konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, regioner og kommuner	Potentielle muligheder.	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Et forventet større antal klagesager vil medføre øget administrativt arbejde for den private parkeringsbranche.
Administrative konsekvenser for borgerne	Etablering af klageadgang ved pålæg af private parkeringsafgifter. Nemmere og mere overskueligt end domstolsprøvelse.	Ingen.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Forslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	
Overimplementering af EU-retlige minimumsforpligtelser (sæt x)	JA	NEJ X

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1

Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti, yderrabat eller fortov.

Det foreslås, at forbuddet mod at standse eller parkere i yderrabatten, der følger af § 28, stk. 3, 1. pkt., udgår.

Vejmyndigheden har fortsat mulighed for konkret at forbyde standsning eller parkering i yderrabat med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1. Herudover vil der fortsat være mulighed for generelle forbud mod standsning eller parkering fastsat ved lokal bekendtgørelse, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt., i forhold til påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer.

Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt., at uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller med en del af køretøjet på fortov. Der er således tale om en undtagelse til det gældende forbud mod parkering i yderrabatter, som følger af § 28, stk. 3, 1. pkt. jf. ovenfor.

Det foreslås, at undtagelsen udgår af færdselsloven, da det generelle forbud mod parkering i yderrabatten foreslås at udgå.

Til nr. 3

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, 2. pkt., at en kommunalbestyrelse som vejmyndighed for en privat fællesvej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det foreslås, at der i bestemmelsen tilføjes en henvisning til et nyt stk. 4, jf. dette lovforslags § 1, nr. 5, hvoraf det fremgår, at vejmyndigheden ikke kan forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejere.

Til nr. 4

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 3, at når særlig tungtvejende hensyn taler herfor, kan vejmyndigheden og vejmyndigheden efter stk. 1 træffe bestemmelse om, at en parkeringsplads skal reserveres til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap.

Med forslaget ændres færdselslovens § 92, stk. 3, så vejmyndighed ikke fremgår to gange lige efter hinanden i bestemmelsen.

Ændringen er redaktionel karakter og ændrer ikke det materielle indhold af bestemmelsen.

Til nr. 5

Det følger af færdselslovens § 92, stk. 1, at en kommunalbestyrelse som vejmyndighed for en privat fællesvej med samtykke fra politiet kan træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om parkering og standsning, etablering af fodgængerfelter og forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Det foreslås, at det i et nyt *stk. 4* fremgår, at vejmyndigheden ikke kan forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejere.

Med den foreslåede ændring kan kommunalbestyrelsen ikke fastsætte et forbud mod visse færdselsarter på private fællesveje i byer og bymæssige områder uden at have indhentet grundejernes samtykke. Med grundejere forstås den personkreds, som privatretligt er berettiget til at disponere over det pågældende færdselsareal, som kommunalbestyrelsen planlægger at regulere. Det er i forhold til det enkelte projekt

en privatretlig vurdering, hvilke grundejere der er omfattet af samtykkekravet, herunder om eksempelvis en grundejerforening eller et vejlaug kan repræsentere disse. Endvidere vil det fortsat også kræve et samtykke fra politiet.

Opstår der uenighed om personkredsen, vil et sådan spørgsmål i sidste ende skulle afklares ved domstolene, da det er et privatretligt spørgsmål, om man er berettiget til at disponere over vejen. Dette er tilsvarende de tilfælde, hvor én grundejer får en offentligretlig tilladelse af kommunalbestyrelsen og politiet, jf. lov om private fællesveje § 57, stk. 1, men én eller flere andre grundejere ikke ønsker tilladelsen udnyttet.

Til nr. 6

Det følger af færdselslovens § 93, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at parkering af motorkøretøjer, hvor adgangen til parkering er tidsmæssigt begrænset, kun må ske under benyttelse af parkeringsskive. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter bestemmelser om parkeringsskiver og deres benyttelse.

Af færdselslovens § 93, stk. 2, følger det, at transport-, bygnings- og boligministeren kan henlægge administrationen af de regler, der er fastsat efter stk. 1, til en anden offentlig myndighed.

Endelig følger det af færdselslovens § 93, stk. 3, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 2, herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Efter den gældende bestemmelse er beføjelsen til at henlægge administrationen af reglerne kun blevet brugt til at henlægge godkendelsen af automatiske parkeringsskiver til Trafik- og Byggestyrelsen, jf. § 7, stk. 7, i parkeringsskivebekendtgørelsen.

§ 93 omhandler ikke længere specifikt parkeringsskiver og har derfor fået ny overskrift, som bedre dækker bestemmelsens indhold.

Det foreslås i *stk. 1*, at parkanten har pligt til at angive, hvornår parkeringen er begyndt, hvis den er tidsmæssigt begrænset. Med forslaget pålægges parkanten fortsat at angive, hvornår parkeringen er påbegyndt, men det fremgår ikke længere af bestemmelsen, at det skal ske ved at benytte en parkeringsskive.

I *stk. 2* foreslås det, at parkantens pligt for at sørge for en korrekt tidsangivelse, ikke skal gælde, når vejmyndigheden stiller en anden teknisk løsning til rådighed, hvis denne løsning foretager tidsregistreringen automatisk, dvs. uden involvering fra parkanten. Hvis den tekniske løsning er ude af drift, kan der ikke stilles krav om, at parkanten på anden måde skal sørge for en tidsangivelse af parkeringens påbegyndelse, medmindre dette er tydeligt tilkendegivet på stedet inden parkeringens påbegyndelse.

Hvis den tekniske løsning er af en art, hvor det er påkrævet, at parkanten foretager en handling, eksempelvis trækker en billet eller indtaster køretøjets registreringsnummer, vil forslagets stk. 1 finde anvendelse. Det vil dog ikke være gældende i det tilfælde, hvor den tekniske løsning er ude af drift eller i øvrigt ikke fungerer korrekt.

I medfør af *stk. 3* kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte regler om, hvordan parkanten kan angive tidspunktet for parkeringens begyndelse, herunder evt. også på andre måder end ved benyttelse af en parkeringsskive.

I *stk. 4* foreslås det, at transport-, bygnings- og boligministeren godkender de tekniske løsninger, som vejmyndigheden kan etablere efter bestemmelsens stk. 2, som registrerer en parkerings påbegyndelse. Med godkendelse af tekniske løsninger forstås både de løsninger, som parkanter benytter sig af, herunder ek-

sempelvis automatiske parkeringsskiver, og de løsninger, som vejmyndigheden efter ministerens nærmere bestemmelser stiller til rådighed efter forslaget stk. 3.

Endvidere giver bestemmelsen transport-, bygnings- og boligministeren hjemmel til at henlægge administrationen af godkendelsen af tekniske løsninger til registrering af parkeringens påbegyndelse til en anden offentlig myndighed eller privat virksomhed.

I *stk. 5* kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler for administrationen af opgaven med at godkende tekniske løsninger, herunder regler om fastsættelse af gebyr, hvis administrationen henlægges til en privat virksomhed. Den afgørelsesvirksomhed, som en privat virksomhed måtte blive bemyndiget til at udføre, vil i medfør af offentlighedslovens § 5, stk. 1, være omfattet af offentlighedsloven, dog således at lovens §§ 11, 12 og 15-17 ikke finder anvendelse. Herudover vil transport-, bygnings- og boligministeren efter forhandling med justitsministeren i medfør af forvaltningslovens § 1, stk. 3, kunne fastsætte regler om, at forvaltningsloven helt eller delvist skal gælde, herunder nærmere regler om opbevaring af dokumenter, journalisering og tavshedspligt.

Stk. 6 viderefører lovens stk. 3. Efter denne bestemmelse kan transport-, bygnings- og boligministeren fastsætte nærmere regler om adgangen til at klage over afgørelser om godkendelse af tekniske løsninger, jf. det foreslåede stk. 4.

Til nr. 7

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 9, at politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af de bestemmelser om benyttelse af parkometre, parkeringsautomater eller lignende.

Med forslaget udgår ”parkometre” af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 9

Så vidt det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bekendt, er parkometre ikke længere i brug i Danmark. Dette medførte, at betegnelsen udgik af parkeringsskivebekendtgørelsen ved bekendtgørelse nr. 150 af 24. februar 2016. Der ses således ingen grund til at bevare betegnelsen i færdselsloven, hvorfor det foreslås at ”parkometre” udgår af § 121, stk. 1, nr. 9.

Til nr. 8-10

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 1, at transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af bestemmelser om standsning og parkering kan overlades til kommunalbestyrelsen. Af færdselslovens § 122 a, stk. 2, følger det, at en kommunalbestyrelse efter aftale kan bemyndige en anden kommunalbestyrelse til at varetage kontrollen.

Herudover fremgår det af færdselslovens § 122 a, stk. 3, at parkeringsafgift pålagt i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 2 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, på hvis område kontrollen udføres. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5, finder anvendelse.

Det foreslås, at ”kommunalbestyrelse” i de tre bestemmelser ændres til ”vejmyndighed”.

Ændringen betyder, at eksempelvis kontrollen med overholdelsen af standsnings- og parkeringsreglerne i færdselslovens § 121, stk. 1, på statsvejene, vil kunne overtages af Vejdirektoratet.

Som det er muligt for kommuner i dag, vil Vejdirektoratet efter § 122 a, stk. 2, kunne indgå aftaler med andre vejmyndigheder om udførelse af opgaven med varetagelse af parkeringskontrollen.

Ændringen skal også ses i lyset af, at Transport-, Bygnings- og Boligministeriet generelt benytter udtryk-

ket "vejmyndighed" frem for f.eks. "kommunalbestyrelse" de steder i færdselsloven, hvor det findes hensigtsmæssigt, at også andre vejmyndigheder end de kommunale får bestemte beføjelser efter loven.

Til nr. 11

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 3, at parkeringsafgift pålagt i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 2 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, på hvis område kontrollen udføres. Reglerne i § 121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5, finder anvendelse.

Med den foreslåede ændring fastslås det, at reglerne i færdselslovens § 121, stk. 6, også finder anvendelse for den kommunale parkeringskontrol. Det vil sige, at vejmyndigheden i lighed med politiet, kan pålægge én afgift i døgnen for den samme overtrædelse omfattet af lovens § 121, stk. 1, ligesom der skal forløbe minimum 24 timer, inden endnu en afgift kan pålægges, og der kan højst pålægges tre afgifter.

Det er Transport-, Bygnings- og Boligministeriets vurdering, at henset til, at kontrollen med parkering i dag i vidt omfang forstås af kommunerne, da bør disse i samme omfang som politiet have mulighed for at pålægge flere afgifter for samme parkering, jf. færdselslovens § 121, stk. 6.

Til nr. 12

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 4, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed.

Det foreslås, at "kommunalbestyrelse" ændres til "vejmyndighed".

Ændringen betyder, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om vejmyndighedens parkeringskontrol.

Til nr. 13

Det følger af færdselslovens § 122 c, stk. 1, at kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område, medmindre der gælder et generelt og tydeligt markeret forbud mod parkering på området, kun kan pålægges, hvis dette på stedet tydeligt er tilkendegivet. Af færdselslovens § 122 c, stk. 2, fremgår det, at transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvordan tilkendegivelse efter stk. 1 skal gives. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter endvidere regler om, hvilke oplysninger den, der udsteder kontrolafgift, skal give om grundlaget for afgiften.

Med den foreslåede nye stykke, fastslås det, at en kontrolafgift på offentligt tilgængeligt private områder kun kan pålægges, hvis den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det klagenævn, som oprettes i medfør af den foreslåede § 122 d. Det må i forbindelse med etableringen af klagenævnet besluttes, hvordan denne tilmelding skal foregå i praksis, og hvilke oplysninger der kræves. Dette er i udgangspunktet op til branchen selv at tilrettelægge.

Herudover foreslås det, at der i forbindelse med, at en kontrolafgift pålægges, også tydeligt skal vejledes om klageadgangen til klagenævnet. Det er ministeriets vurdering, at dette bør ske ved, at klagevejledningen skal fremgå direkte af den pålagte afgift. Vejledningskravet vil således ikke være opfyldt, hvis det f.eks. fremgår af et skilt på parkeringspladsen.

Henset til at klagenævnet først skal være etableret den 1. juli 2018, vil de nye krav om tilmelding til klagenævnet og klagevejledning på selve parkeringsafgiften først træde i kraft denne dag. Det betyder, at private kontrolafgifter, som pålægges efter den 1. juli 2018, af en privat aktør, som ikke har tilmeldt sig klagenævnet og tydeligt vejleder om klageadgangen hertil, er ugyldige. Det supplerende kriterium

om tilmelding til klagenævnet og krav om vejledning herom ændrer ikke ved, at parkering på offentligt tilgængeligt privat område hviler på det aftaleretlige grundlag, som hele tiden har været gældende på området.

Det bemærkes endeligt, at kravet om tilmelding til klagenævnet m.v. efter det foreslåede *stk. 2*, ikke gælder for midlertidigt oprettede private parkeringspladser. Det kan f.eks. være i forbindelse med en byfest, festival eller lignende, hvor en grundejer giver adgang til parkering på vedkommendes ejendom, men det vil i sidste ende bero på en konkret vurdering af domstolene, om en parkeringsplads har en sådan midlertidig karakter.

Til nr. 14

Den foreslåede § 122 d, *stk. 1*, indebærer, at den private parkeringsbranche skal oprette et privat klagenævn, hvis virke er at behandle klager over privat pålagte afgifter. Enhver afgift pålagt for overtrædelse af de på stedet gældende privatretlige vilkår for et offentligt tilgængeligt privat parkeringsområde vil kunne påklages til klagenævnet. Udgifterne til etablering og drift af klagenævnet vil skulle finansieres af den private parkeringsbranche selv. På den baggrund vil ministeriet også som udgangspunkt lade det være op til branchen selv at stå for oprettelsen af klagenævnet, ligesom branchen i udgangspunktet selv tilrettelægger driften af nævnet.

I *stk. 2* foreslås en bemyndigelseshjemmel til, at transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte bestemmelser om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn med klagenævnet. Det er i første omgang ministeriets hensigt, at branchen på egen hånd skal stå for etableringen af klagenævnet, herunder, også fastsætte vedtægter for nævnets virke. Med bestemmelsen sikres det imidlertid, at ministeren ved en bekendtgørelse kan fastsætte regler om klagenævnets virke, hvis det skulle vise sig nødvendigt, f.eks. hvis det må konstateres, at nævnet på visse områder ikke fungerer efter hensigten med oprettelsen af nævnet. Det er således forventningen, at branchen opretter et nævn, som lever op til sædvanlige standarder for sådanne nævn, f.eks. at nævnet behandler sager upartisk og uvildigt. Endvidere sikres mulighed for at kunne fastsætte regler om tilsyn med klagenævnet, hvilket potentielt kunne benyttes, såfremt det anses at være nødvendigt for at kunne følge med i, om klagenævnets behandling af sager fungerer efter hensigten om, at sager skal behandles upartisk og uvildigt.

Endelig vil ministeren med hjemmel i færdselslovens § 118, *stk. 8*, også vil kunne fastsætte straffebestemmelser for overtrædelse af sådanne bindende regler.

Til § 2

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2017, dog foreslås det i *stk. 2*, at ændringen af færdselslovens § 122 c samt indsættelsen af § 122 d vedrørende oprettelsen af det nye klagenævn på det private parkeringsområde, jf. dette lovforslags § 1, nr. 13 og 14, først træder i kraft den 1. juli 2018. Hermed sikres den fornødne tid til, at den private parkeringsbranche kan oprette nævnet og tilrettelægge rammerne for nævnets drift.

Til § 3

Det følger af færdselslovens § 143, at loven ikke gælder for Færøerne og Grønland. På den baggrund fremgår det af lovforslagets § 3, at de foreslåede ændringer ligeledes ikke gælder for Færøerne og Grønland.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

§ 28.

Stk. 1-2---

Stk. 3. Standsning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti, yderrabat eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende.

Uden for tættere bebygget område kan et køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, dog standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller med en del af køretøjet på fortov. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

§ 92

Stk. 1. Vejmyndigheden for en offentlig vej kan med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning. Kommunalbestyrelsen kan som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af §§ 25-86 i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, med samtykke fra politiet træffe tilsvarende bestemmelser. Der kan bl.a. træffes bestemmelse om

- 1) parkering og standsning,
- 2) etablering af fodgængerfelter og
- 3) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Stk. 2. ---

Stk. 3. Når særlig tungtvejende hensyn taler herfor, kan vejmyndigheden og vejmyndigheden efter stk. 1. træffe bestemmelse om, at en parkeringsplads skal reserveres til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap.

Parkeringsskiver

§ 93.

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017, foretages følgende ændringer:

1. I § 28, stk. 3, 1. pkt., udgår », yderrabat«.

2. I § 28, stk. 3, 3. pkt., udgår »med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller«.

3. I § 92, stk. 1, 2. pkt., indsættes efter »bestemmelser«: », jf. dog stk. 4«.

4. I § 92, stk. 3, udgår »vejmyndigheden og«.

5. I § 92 indsættes som stk. 4:

»Stk. 4. Vejmyndigheden kan ikke forbyde færdselsarter, herunder etablere bilfrie zoner, på private fællesveje, medmindre der gives samtykke fra politiet og grundejerne.«

6. § 93 affattes således:

»Tidsbegrænset parkering

§ 93. Parkanten har pligt til at angive, hvornår parkeringen er begyndt, hvis parkering er tidsmæssigt begrænset.

Stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at parkering af motorkøretøjer, hvor adgangen til parkering er tidsmæssigt begrænset, kun må ske under benyttelse af parkeringsskive. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter bestemmelser om parkeringsskiver og deres benyttelse.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan henlægge administrationen af de regler, der er fastsat efter stk. 1, til en anden offentlig myndighed.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelse efter stk. 2, herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Parkantens forpligtelse efter stk. 1 samt regler fastsat i medfør heraf gælder ikke, når vejmyndigheden stiller en teknisk løsning til rådighed, som automatisk registrerer parkeringens påbegyndelse.

Stk. 3. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvordan parkanten kan angive tidspunktet for parkeringens begyndelse.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren godkender de tekniske løsninger, der er nævnt i stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan henlægge godkendelsen af tekniske løsninger til en anden offentlig myndighed eller privat virksomhed.

Stk. 5. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler for administrationen af opgaven, herunder regler om fastsættelse af gebyr, hvis administrationen henlægges opgaven til en privat virksomhed.

Stk. 6. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte regler om adgangen til at klage over afgørelser, der er truffet i henhold til bemyndigelsen efter stk. 4, herunder om, at afgørelser ikke kan påklages til anden administrativ myndighed.«

§ 121.

Stk. 1. Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af:

- 1) § 28, stk. 2, 1. pkt.,
- 2) § 28, stk. 3,
- 3) § 29, stk. 1, nr. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10 og 11, stk. 2,
- 4) § 29, stk. 3, nr. 1, nr. 2 for så vidt angår parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom, nr. 3 og 4,
- 5) Standsning- og parkeringsforbud, der angives ved afmærkning,
- 6) De bestemmelser om parkering i opholds- og legeområder, der udfærdiges i medfør af § 40,
- 7) Standsnings- eller parkeringsforbud, der fastsættes efter §§ 92 og 92 d, selv om forbuddet ikke angives ved afmærkning,
- 8) Andre bestemmelser om standsning eller parkering, der fastsættes i medfør af §§ 92, 92 d og 93, og
- 9) De bestemmelser om benyttelse af parkometre, parkeringsautomater eller lignende, der udfærdiges i medfør af § 90, stk. 2 og 3, i lov om offentlige veje.

§ 122 a.

Stk. 1. Transport-, bygnings- og boligministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til kommunalbestyrelsen.

Stk. 2. Kommunalbestyrelsen kan efter aftale bemyndige en anden kommunalbestyrelse til helt eller delvist at varetage den parkeringskontrol, som i medfør af stk. 1 overlades til kommunalbestyrelsen.

Stk. 3. Parkeringsafgift pålagt i henhold til bemyndigelse efter stk. 1 og 2 fordeles efter transport-, bygnings- og boligministerens nærmere bestemmelser mellem staten og den kommune, på hvis område kontrollen udføres. Reglerne i §

7. I § 121, stk. 1, nr. 9, udgår »parkometre,«

8. I § 122 a, stk. 1 og 2, ændres »kommunalbestyrelsen« til: »vejmyndigheden«.

9. I § 122 a, stk. 2, ændres »Kommunalbestyrelsen« til: »Vejmyndigheden«, og »kommunalbestyrelsen« til: »vejmyndighed«.

10. I § 122 a, stk. 3, 1. pkt., ændres »kommune« til: »vejmyndighed«.

121, stk. 2, 1. pkt., og stk. 3-5, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 4. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed.

§ 122 c.

Stk. 1. Kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område kan, medmindre der gælder et generelt og tydeligt markeret forbud mod parkering på området, kun pålægges, hvis dette på stedet tydeligt er tilkendegivet.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter regler om, hvordan tilkendegivelse efter stk. 1 skal gives. Transport-, bygnings- og boligministeren fastsætter endvidere regler om, hvilke oplysninger den, der udsteder en kontrolafgift, skal give om grundlaget for afgiften.

11. I § 122 a, stk. 3, 2. pkt., ændres »stk. 3-5« til: »stk. 3-6«.

12. I § 122 a, stk. 4, ændres »den kommunale parkeringskontrols virksomhed« til: »vejmyndighedens parkeringskontrol«.

13. I § 122 c indsættes efter stk. 1 som nyt stykke:

»Stk. 2. Kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område kan kun pålægges, hvis den, der pålægger afgiften, er tilmeldt det klagenævn, der er nævnt i § 122 d, samt tydeligt vejleder om klageadgangen hertil i forbindelse med afgiftspålæg.«

Stk. 2 bliver herefter til stk. 3.

14. Efter § 122 c indsættes før overskriften »Fjernelse og salg af køretøjer« før § 123:

»§ 122 d. Til behandling af klager over kontrolafgifter pålagt af private for overtrædelse af vilkårene for brug af offentligt tilgængelige private parkeringsområder opretter branchen på området et klagenævn.

Stk. 2. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om klagenævnets virke, herunder regler om tilsyn.«

§ 2

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. juli 2017, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 13 og 14, træder i kraft den 1. juli 2018.

§ 3

Loven gælder ikke for Færøerne og Grønland.