

Udskriftsdato: 22. december 2025

2013/1 BTL 54 (Gældende)

**Betænkning over Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje
(Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet)**

Ministerium: Folketinget

Betænkning

over

Forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje

(Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet)

[af justitsministeren (Morten Bødskov)]

1. Ændringsforslag

Der er stillet 3 ændringsforslag til lovforslaget. Enhedslistens medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 1. Dansk Folkepartis medlemmer af udvalget har stillet ændringsforslag nr. 2. Justitsministeren har stillet ændringsforslag nr. 3.

2. Udvalgsarbejdet

Lovforslaget blev fremsat den 31. oktober 2013 og var til 1. behandling den 8. november 2013. Lovforslaget blev efter 1. behandling henvist til behandling i Retsudvalget.

Møder

Udvalget har behandlet lovforslaget i 3 møder.

Høring

Lovforslaget bygger på en rapport fra arbejdsgruppen om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet. Justitsministeren sendte den 27. juni 2013 rapporten til udvalget, jf. REU alm. del – bilag 342 (folketingsåret 2012-13). Rapporten og et udkast til lovforslaget har været sendt i høring, og justitsministeren sendte den 28. oktober 2013 de indkomne høringssvar og et notat herom til udvalget.

Skriftlige henvendelser

Udvalget har i forbindelse med udvalgsarbejdet modtaget skriftlige henvendelser fra AutoCamperRådet og Forbrugerrådet.

Justitsministeren har over for udvalget kommenteret de skriftlige henvendelser til udvalget.

Deputationer

Endvidere har AutoCamperRådet mundtligt over for udvalget redegjort for sin holdning til lovforslaget.

Spørgsmål

Udvalget har stillet 28 spørgsmål til justitsministeren til skriftlig besvarelse, som denne har besvaret.

Et af udvalgets spørgsmål til justitsministeren og dennes svar herpå er optrykt som bilag 2 til betænkningen.

3. Indstillinger og politiske bemærkninger

Et *mindretal* i udvalget (S, RV, SF og SIU) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af justitsministeren stillede ændringsforslag.

Et *andet mindretal* i udvalget (V) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de stillede ændringsforslag.

Et *tredje mindretal* i udvalget (DF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 2 og 3 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod det under nr. 1 stillede ændringsforslag.

Et *fjerde mindretal* i udvalget (EL og KF) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de under nr. 1 og 3 stillede ændringsforslag. Mindretallet vil stemme imod det under nr. 2 stillede ændringsforslag.

Et *femte mindretal* i udvalget (LA) indstiller lovforslaget til *forkastelse* ved tredjebehandling. Mindretallet vil dog stemme for de under nr. 2 og 3 stillede ændringsforslag, men vil stemme imod det under nr. 1 stillede ændringsforslag.

Venstres, Socialdemokratiets, Radikale Venstres og Socialistisk Folkepartis medlemmer af udvalget noterer sig, at der med lovforslaget lægges op til, at der administrativt vil blive fastsat regler om, at der – med en overgangsordning på 2 år – ved alle indkørsler til private parkeringspladser skal placeres nye skilte med et hvidt P på sort baggrund, og at der – med en overgangsordning på 5 år – på de pågældende parkeringspladser desuden skal opstilles et antal skilte med hvid skrift på sort baggrund med de nærmere vilkår for parkering. De sidstnævnte skilte vil i vidt omfang skulle erstatte eksisterende skilte med ikke ubetydelige udgifter til følge for de private parkeringsselskaber og ejere af private parkeringspladser. Efter V, S, RV og SF's opfattelse udgør de overgangsordninger på henholdsvis 2 og 5 år, der med lovforslaget er lagt op til, en velfalanceret løsning mellem de modsatrettede hensyn, der gør sig gældende på dette punkt.

Venstres, Dansk Folkepartis og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget vil udtrykke tilfredshed med, at ministeren anerkender behovet for oprettelse af et klagenævn på parkeringsområdet.

V, DF og KF er generelt tilfredse med ministerens svar på spørgsmål 19 (som er optrykt som bilag 2 til betænkningen), hvor ministeren udtrykker et ønske om et af branchen frivilligt oprettet klageorgan, og at ministeren i tilfælde af manglende vilje fra branchen er parat til at gennemføre klageadgangen, eventuelt via lovgivning.

Grundet udviklingen i branchens til tider aggressive forretningsmetoder er brugernes retssikkerhed med hensyn til nemt og hurtigt at kunne få afgjort eventuelle retstvister en stigende prioritet. Dette være sig både på det offentlige og det private område.

Forenede Danske Motorejere (FDM), der kan betegnes som den største interesseorganisation for de brugere, der vil få gavn af initiativet, har siden 2008 arbejdet for at presse branchen til at oprette et frivilligt klageorgan. Baggrunden herfor var dels et væsentligt stigende antal henvendelser fra bilister, som ikke umiddelbart accepterede de pålagte afgifter og alle oplevede, at deres indsigelser ikke blev behandlet seriøst, men at de i stedet modtog standardsvar og trusler om yderligere gebyrer og sagsanlæg med deraf følgende omkostninger. Desuden oplevede man, at sammenlignelige sager fik meget forskelligt udfald ved landets byretter. Det er derfor V, DF og KF's opfattelse, at et egentligt klagenævn vil fastlægge en mere ensrettet praksis og homogen behandling på området.

I 2009 nedsatte Justitsministeriet og Transportministeriet sammen med flere parkeringsselskaber en arbejdsgruppe, der skulle se på området. Antageligvis på baggrund af stigende pres i arbejdsgruppen udsendte parkeringsselskabernes brancheforening i sommeren 2010 en pressemeddelelse, hvor den oplyste, at den nu var ved at etablere et privat klagenævn. Efterfølgende blev arbejdsgruppen først indkaldt igen sidst i 2012. På dette tidspunkt skiftede de private parkeringsselskaber holdning og tilkendegav nu – uden nærmere begrundelse – at man ikke længere fandt, at der var behov for et klagenævn.

Som det fremgår af arbejdsgruppens rapport, fandt arbejdsgruppen, bortset fra de private parkeringsselskabers brancheforening, at der bør oprettes et klagenævn for privat parkering. Man ville imidlertid afvente implementeringen af ODR-/ADR-direktiverne i sommeren 2015. Denne venten er efter V, DF og KF's opfattelse problematisk, dels på grund af tidsforløbet inden et eventuelt klagenævn kan træde i funktion, dels fordi direktiverne ikke nødvendigvis sikrer et klagenævn, men blot forudsætter klagemuligheder.

V, DF og KF frygter, at parkeringsselskaberne trods ministerens pres som formuleret i svar på spørgsmål 19 vil forsøge at trække processen med et frivilligt klagenævn i langdrag og reelt forsøge at undgå at oprette et klageorgan. Men da oprettelsen af et frivilligt organ er den bedste og mest effektive løsning, ønsker V, DF og KF at give branchen en sidste chance for i løbet af 2014 at oprette et klagenævn.

på parkeringsområdet. V, DF og KF noterer sig, at justitsministeren i svar på spørgsmål 19 tilkender, at justitsministeren vil tage initiativ til at sikre et klageorgan, hvis branchen ikke inden udgangen af 2014 har efterkommet det brede politiske ønske om et klagenævn. V, DF og KF ønsker at holde justitsministeren op på dette løfte og forventer, at den nødvendige lovhjemmel til et eventuelt klagenævn vil blive fremsat i foråret 2015, forudsat at det frivillige nævn ikke er oprettet.

Dansk Folkepartis, Enhedslistens, Liberal Alliances og Det Konservative Folkepartis medlemmer af udvalget foreslår den i bemærkningerne til lovforslaget på side 20 nævnte overgangsordning – for indførelse af de nye regler om kravene til skiltningen af de nærmere parkeringsvilkår på den enkelte parkeringsplads – indført med en overgangsperiode på 2 år. Begrundelsen herfor er, at denne overgangsperiode vil være i overensstemmelse med overgangsperioden for indførelse af de ligeledes nye regler om skiltning med et hvidt P på sort baggrund ved alle indkørsler til private parkeringspladser. DF, EL, LA og KF finder, at en overgangsperiode på 5 år er for lang, henset til det begrænsede omfang af den skiltning, der skal udskiftes, ligesom DF, EL, LA og KF finder det hensigtsmæssigt, at den nye skiltning indføres på samme tid alle steder.

Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin var på tidspunktet for betænkningens afgivelse ikke repræsenteret med medlemmer i udvalget og havde dermed ikke adgang til at komme med indstillinger eller politiske udtalelser i betænkningen.

En oversigt over Folketingets sammensætning er optrykt i betænkningen. Der gøres opmærksom på, at et flertal eller et mindretal i udvalget ikke altid vil afspejle et flertal/mindretal ved afstemningen i Folketingssalen.

4. Ændringsforslag med bemærkninger

Ændringsforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (EL), tiltrådt af et *mindretal* (V og KF):

1) I det under *nr. 1* foreslåede § 2, *nr. 17, 3. pkt.*, ændres »18« til: »24«.
[Ændring af 18 timer til 24 timer]

Af et *mindretal* (DF), tiltrådt af et *mindretal* (V, DF og LA):

2) I den under *nr. 5* foreslåede affattelse af § 29, *stk. 1, nr. 2*, ændres »10« til: »5«.
[Afstand ændres fra 10 m til 5 m]

Af *justitsministeren*, tiltrådt af *udvalget*:

Til § 3

3) Paragraffen affattes således:

»§ 3

Loven træder i kraft den 1. marts 2014.«
[Ændring af ikrafttrædelsestidspunktet for lovforslagets § 1, nr. 10 (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 6.)]

Bemærkninger

Til nr. 1

Enhedslisten er enig med Forbrugerrådet i, at en grænse på 24 timer (1 døgn) er nemmere at huske for de bilister, hvis køretøj havarerer og derfor skal fjernes, inden et parkeringsforbud træder i kraft. Det er samtidig den grænse, man anvender andetsteds i lovforslaget, idet man nu vil kunne få flere bøder for samme ulovlige parkering, dog først efter 24 timer. EL mener ikke, der er grund til at bidrage til forvirring ved at operere med flere forskellige tidsgrænser.

Til nr. 2

Med ændringsforslaget foreslås færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ændret, således at standsning eller parkering ikke må ske i vejkryds eller inden for en afstand af 5 meter fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller – hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen – fra cykelstiens nærmeste kant. Efter den gældende bestemmelse i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, er afstanden 10 m.

Til nr. 3

Efter lovforslagets § 3, stk. 1, træder loven i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2. Det følger af lovforslagets § 3, stk. 2, at § 1, nr. 10, (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 6) træder i kraft den 1. januar 2014.

Det foreslås med ændringsforslaget, at lovforslagets § 3 om ikrafttræden nyaffattes. Det indebærer nærmere, at lovforslagets § 3, stk. 2, og henvisningen hertil i § 3, stk. 1 (der bliver § 3) udgår med den virkning, at lovforslagets § 1, nr. 10, (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 6) ikke træder i kraft den 1. januar 2014, men som de øvrige dele af lovforslaget den 1. marts 2014. Baggrunden herfor er, at lovforslaget ikke som oprindelig forventet kunne vedtages inden den 1. januar 2014.

Den foreslåede bestemmelse i § 121, stk. 6, angår spørgsmålet om adgang til at pålægge mere end én afgift for samme overtrædelse af bestemmelserne om standsning og parkering omfattet af færdselslovens § 121, stk. 1.

Trine Bramsen (S) Poul Andersen (S) Mogens Jensen (S) Mette Reissmann (S) Jeppe Buus (S)

Rasmus Prehn (S) Jeppe Mikkelsen (RV) Zenia Stampe (RV) Camilla Hersom (RV)

Karina Lorentzen Dehnhardt (SF) fmd. Pernille Vigsø Bagge (SF) Pernille Skipper (EL)

Johanne Schmidt-Nielsen (EL) Henning Hyllested (EL) Doris Jakobsen (SIU) Kim Andersen (V)

Preben Bang Henriksen (V) Inger Støjberg (V) Fatma Øktem (V) Jan E. Jørgensen (V)

Karsten Lauritzen (V) Kristian Pihl Lorentzen (V) Karsten Nonbo (V) Peter Skaarup (DF)

Dennis Flydtkjær (DF) Pia Adelsteen (DF) Kim Christiansen (DF) Simon Emil Ammitzbøll (LA)

Tom Behnke (KF) nfmd.

Inuit Ataqatigiit, Sambandsflokkurin og Javnaðarflokkurin havde ikke medlemmer i udvalget.

Venstre, Danmarks Liberale Parti (V)	47	Det Konservative Folkeparti (KF)	8
Socialdemokratiet (S)	45	Inuit Ataqatigiit (IA)	1
Dansk Folkeparti (DF)	22	Siumut (SIU)	1
Radikale Venstre (RV)	16	Sambandsflokkurin (SP)	1
Socialistisk Folkeparti (SF)	15	Javnaðarflokkurin (JF)	1

Enhedslisten (EL)	12		
Liberal Alliance (LA)	9	Uden for folketingsgrupperne (UFG)	1

Oversigt over bilag vedrørende L 54

Bilagsnr.	Titel
1	Høringssvar og høringsnotat, fra justitsministeren
2	Udkast til tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
3	Tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
4	Henvendelse af 2/12-13 fra AutoCamperRådet
5	1. udkast til betænkning
6	Henvendelse af 9/12-13 fra AutoCamperRådet
7	Henvendelse af 11/12-13 fra Forbrugerrådet
8	2. udkast til betænkning
9	Ændringsforslag fra justitsministeren
10	3. udkast til betænkning
11	Revideret tidsplan for udvalgets behandling af lovforslaget
12	4. udkast til betænkning

Oversigt over spørgsmål og svar vedrørende L 54

Spm.nr.	Titel
1	Spm. om, hvornår en parkering eller standsning delvis på fortovet vil være til ulempe fremover, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
2	Spm. om, hvor mange handicappladser der findes kommunalt, opgjort i antal pr. enkelt kommune, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
3	Spm. om, hvor mange p-afgifter der er udstedt til personer, der har holdt ulovligt parkeret på en handicapplads, opgjort årligt for de sidste 5 år, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
4	Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, hvor færdselsloven ændres således, at der må parkeres frem til 5 m fra et gadehjørne/til et vejkryds m.v., i stedet for de 10 m som gælder i dag, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
5	Spm. om baggrunden for, at man har valgt timetallet 18 for at anse et køretøj for parkeret, når et køretøj hensættes, fordi det på grund af ulykke eller teknisk fejl ikke kan fortsætte kørslen, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
6	Spm. om, hvordan ministeren vil sikre, at det er synligt for bilisterne, hvor der er tale om ind- og udkørsler, sådan at der ikke kan være tvivl om, hvor disse er, og hvor afgiften bliver fordoblet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
7	Spm. om en redegørelse for beslutningen om, at der højst kan pålægges tre afgifter for samme overtrædelse, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
8	Spm. om, hvordan ministeren vil sikre, at der er tydelig skiltning på alle private parkeringspladser, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

- 9 Spm. om, hvorfor parkering foran ind- og udkørsler er udvalgt blandt flere forskellige overtrædelser af færdselsloven som en forseelse, der skal være genstand for en forhøjet afgift, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 10 Spm., om der vil kunne pålægges en parkeringsafgift eller udstedes en parkeringsbøde, hvis et køretøj er hensat i mere end 18 timer, selv om køretøjets fortsatte tilstedeværelse f.eks. skyldes oversvømmelse, som endnu ikke er væk, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 11 Spm. om, at hvis den såkaldte yderrabat er et areal uden for yderste færdselsareal, er det vel uden for færdselslovens område, jf. færdselslovens definition af vej i § 1, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 12 Spm. om, at hvis yderrabat tjener til adskillelse mellem færdselsarealerne, er der vel ikke tale om, at yderrabatten er uden for yderste færdselsareal, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 13 Spm. om, hvad det konkrete behov er for det nye begreb yderrabat, og at det behov kunne være opfyldt på anden vis, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 14 Spm. om oversendelse af fotos af eksempler på yderrabatter, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 15 Spm. om, hvordan udvidelse af standsnings- og parkeringsforbud kan føre til udvidelse af det område, hvor der lovligt kan standses eller parkeres, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 16 Spm. om, hvorfor de overvejelser, der er gjort om forbud mod parkering på fortov i tættere bebygget område, ikke fører til det samme forbud mod parkering på fortov uden for tættere bebygget område, men tværtimod til lovliggørelse af parkering delvis på fortov uden for tættere bebygget område, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 17 Spm. om, hvordan det påvirker færdselssikkerheden, at det med forslaget bliver tilladt at parkere delvis på kørebanen uden for tættere bebygget område, henset til at hastigheden typisk er højere på landevej end i byerne, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 18 Spm. om kommentar til henvendelsen af 2/12-13 fra AutoCamperRådet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 19 Spm. om teknisk bistand til et ændringsforslag, således at lovforslaget også kommer til at indeholde forslag om oprettelse af et ankenævn på parkeringsområdet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 20 Spm., om § 92 c, stk. 5, også omfatter de lokale bekendtgørelser om tunge køretøjer, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 21 Spm. om kommentar til henvendelsen af 9/12-13 fra AutoCamperRådet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 22 Spm., om der med den nye definition af færdselslovens anvendelsesområde overhovedet er steder, hvor færdselsloven ikke gælder, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 23 Spm. om besvarelse af spørgsmål 12, idet der i det foreliggende svar kun henvises til svar på spørgsmål 11, men svaret på spørgsmål 11

- forholder sig ikke til det, der spørges om i spørgsmål 12, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 24 Spm. om besvarelse af spørgsmål 13, idet der i det foreliggende svar kun henvises til svar på spørgsmål 11, men svaret på spørgsmål 11 forholder sig ikke til indholdet af spørgsmål 13, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 25 Spm. om, at når der i svaret på spørgsmål 16 skrives, at behovet for at tage hensyn til fodgængerne som udgangspunkt synes at være størst i byområder, er det så i forhold til antallet af fodgængere i byerne eller antallet af tilskadekomne fodgængere, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 26 Spm. om kommentar til henvendelsen af 11/12-13 fra Forbrugerrådet, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 27 Spm. om, hvad der menes med »særligt indrettede køretøjer« nævnt i lovforslagets nr. 6, til justitsministeren, og ministerens svar herpå
- 28 Spm. om gyldigheden af lokale bekendtgørelser, der udsteder forbud mod parkering for autocampere på offentlige p-pladser/p-områder, til justitsministeren, og ministerens svar herpå

Et af udvalgets spørgsmål og justitsministerens svar herpå

Spørgsmålet og ministerens svar herpå er optrykt efter ønske fra DF og KF.

Spørgsmål nr. 19:

Vil ministeren være behjælpelig med teknisk bistand til et ændringsforslag, således lovforslaget også kommer til at indeholde forslag om oprettelse af et ankenævn på parkeringsområdet. Der skal være tale om et samlet ankenævn, der både skal behandle klager for offentligt udstedte parkeringsbøder samt for private pålagte parkeringsbøder.

Svar:

1. Et ændringsforslag vil kunne formuleres således:

»x) Efter § 1, nr. 11, indsættes som nyt nummer:

»01. Efter § 134 c indsættes i kapitel 19 a:

»§ 134 d. Der oprettes et klagenævn, som skal behandle klager over afgifter pålagt efter § 121 og afgifter pålagt af private for overtrædelse af vilkårene for brug af offentligt tilgængelige private parkeringspladser. Klagenævnet sammensættes af repræsentanter udpeget af justitsministeren.

Stk. 2. Justitsministeren fastsætter nærmere regler om klagenævnets virke. Justitsministeren fastsætter endvidere regler om gebyr for indbringelse af klager for klagenævnet, herunder om gebyrets størrelse.««««.

Bemærkninger:

Med ændringsforslaget foreslås det, at der oprettes et klagenævn, som skal kunne behandle klager over afgifter pålagt efter færdselslovens § 121 (om pålæggelse af afgifter for overtrædelse af regler i færdselsloven om standsning og parkering) og afgifter pålagt af private for overtrædelse af vilkårene for brug af offentligt tilgængelige private parkeringspladser.

Det forudsættes, at der skal betales et gebyr for at indbringe en klage for klagenævnet, jf. hermed det foreslåede stk. 2. Justitsministeriet kan på det foreliggende grundlag ikke angive noget nærmere om gebyrets størrelse. Det bemærkes imidlertid, at et klagenævn vedrørende parkeringsafgifter på privat område efter Erhvervs- og Vækstministeriets vurdering må antages at være omfattet af direktiv nr. 2013/11/EU om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet (det såkaldte ADR-direktiv), og at det efter direktivet skal være gratis eller kun må koste et symbolsk beløb for forbrugeren at indbringe sager for klagenævn. Justitsministeriet er på baggrund heraf umiddelbart af den opfattelse, at udgifterne til administrationen af klagenævnet til dels vil skulle finansieres af dem, der opkræver parkeringsafgifter, f.eks. ved, at parkeringsselskaber mv., der bliver underkendt i klagenævnet, vil skulle betale et gebyr, der beløbsmæssigt overstiger den fejlagtigt opkrævede parkeringsafgift.

2. Justitsministeriet kan ikke tiltræde ændringsforslaget.

For så vidt angår *offentlig* parkering er det på linje med det af arbejdsgruppen i pkt. 3.3.3 anførte i Rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet (der er oversendt til Folketingets Retsudvalg den 27. juni 2013, jf. bilag 342) Justitsministeriets opfattelse, at de muligheder, der i dag findes for at gøre indsigelse over for kontrolafgifter pålagt af en offentlig myndighed, giver borgerne en tilfredsstillende og betryggende retsstilling, hvorfor der ikke bør oprettes et klagenævn eller lignende til behandling af disse sager. Der er således tale om et gennemprøvet forvaltningssystem med klageregler, tilsynsmyndigheder og ombudsmandskontrol, ligesom forvaltningsloven giver klageren en række grundlæggende partsrettigheder.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt afgifter for overtrædelse af vilkårene for parkering på *private* offentligt tilgængelige parkeringspladser skal kunne indbringes for et klagenævn, har Justitsministeriet til brug for besvarelsen indhentet bidrag fra Erhvervs- og Vækstministeriet, der har oplyst følgende:

»ADR-direktivet 2013/11/EU (om alternativ tvistbilæggelse på forbrugerområdet) indebærer, at medlemsstaterne skal sikre, at forbrugere kan indbringe tvister, der er omfattet af direktivet, for en alternativ tvistbilæggesinstans. Reglerne skal være implementeret inden 9. juli 2015.

Direktivet er et minimumsdirektiv og fører ikke til ensartede eller fælles forbrugerklagesystemer i EU, men har til formål at sikre, at forbrugerne i EU får adgang til klagemekanismer af høj kvalitet, som er effektive og rimelige.

ADR-direktivet omfatter tvister, der vedrører kontraktlige forpligtelser som følge af købs- eller tjenesteydelsesaftaler mellem en forbruger, der er bosat i Unionen og en erhvervsdrivende, der er etableret i Unionen. Det forudsættes således, at der er tale om et privat aftaleretligt forhold.

Det er Erhvervs- og Vækstministeriets vurdering, at området for privat parkering, herunder private pålagte parkeringsafgifter, er omfattet af ADR-direktivets anvendelsesområde. Ved parkering på privat område må det antages, at der indgås en retligt bindende privatretlig aftale om parkering på grundlag af de vilkår, som ejeren af en privat parkeringsplads i givet fald har opstillet – forudsat at vilkårene ikke er urimelige og skiltningen er tydelig mv., jf. rapporten fra Arbejdsgruppen om Bedre Forbrugerbeskyttelse på Parkeringsområdet. Det er ikke i dag muligt at klage over privat pålagte parkeringsafgifter. ADR-direktivet betyder derfor, at der skal etableres en klageadgang på området for privat parkering. Dette vil kunne ske ved oprettelsen af et privat klagenævn godkendt efter lov om forbrugerklager, eller ved en udvidelse af Forbrugerklagenævnets kompetence. Det vil imidlertid forudsætte, at enten de private parkeringsvirksomheder vil betale for et privat klagenævn, eller at der stilles nye midler til rådighed for Forbrugerklagenævnet. Det må forventes, at et sådant klagenævn vil skulle behandle mange klager.

Området for offentlig parkering, hvor hjemlen til at udstede parkeringsafgifter er fastsat ved lov, er efter Erhvervs- og Vækstministeriets vurdering ikke omfattet af ADR-direktivet. Der ses ikke i sådanne forhold at være indgået en aftale mellem parterne, hvorfor det ikke følger af ADR-direktivet, at der skal være en klageadgang for offentlig parkering, men det enkelte medlemsland kan selv træffe afgørelse herom.

Erhvervs- og Vækstministeriet skal påpege, at nævn godkendt efter lov om forbrugerklager behandler private civilretlige tvister, hvorfor et klagenævn, der behandler klager over offentlige parkeringsafgifter, ikke bør etableres i regi af lov om forbrugerklager. Erhvervs- og Vækstministeriet har ikke midler til at finansiere en udvidelse af Forbrugerklagenævnet.«

Som det fremgår, er Erhvervs- og Vækstministeriet nu så langt med overvejelserne om implementeringen af ADR-direktivet, at Erhvervs- og Vækstministeriet har vurderet, at afgifter pålagt for overtrædelse af vilkårene for parkering på private offentligt tilgængelige parkeringspladser må anses for omfattet af ADR-direktivet.

Justitsministeriet er på den baggrund selvsagt indstillet på at sikre, at der etableres en klageadgang, så kravene i ADR-direktivet opfyldes. Justitsministeriet finder imidlertid, at etableringen af en sådan klageadgang mest hensigtsmæssigt bør ske efter forudgående drøftelser med branchen, herunder med henblik på at afdække muligheden for, at branchen selv tager initiativ til at oprette et godkendt klagenævn.

Hvis der ikke inden udgangen af 2014 er oprettet et privat branchenævn på området, som opfylder kravene i ADR-direktivet, vil Justitsministeriet imidlertid tage initiativ til, at der – inden fristen for implementeringen af direktivet udløber – på anden vis etableres adgang til at indbringe klager over afgifter for overtrædelse af vilkårene for parkering på private offentligt tilgængelige parkeringspladser for et klagenævn, som opfylder kravene i direktivet.

I den forbindelse vil der bl.a. skulle tages stilling til den nærmere sammensætning af klagenævnet og til finansieringen heraf, herunder i hvilket omfang der skal kunne opkræves dels et klagegebyr fra forbrugeren (klageren), dels et gebyr fra den erhvervsdrivende, som ikke får medhold hos klageinstansen (svarende til den ordning, der f.eks. kendes fra Ankenævnet for Bus, Tog og Metro).