



JUSTITIS MINISTERIET

Civilafdelingen

Dato:
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Marie Louise Skibsted
Als
Sagsnr.: 2013-801-0013
Dok.: 902540

Kommenteret høringsoversigt vedrørende udkast til 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)

I. Høringen

1. Et udkast til lovforslag om forhøjelse af afgiften for overtrædelse af parkeringsregler til gene for personer med handicap mv. har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), BAT (Bornholm), Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Cityparkerings-service, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks TransportForskning, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik (DTL), Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklisters Råd (DMC), Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening, Danske Regioner, Danske Speditører, Danske Ældreråd, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forbruger- og Konkurrencestyrelsen, Forenede

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Danske Motorejere (FDM), Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Fyntrafik, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Brandvæsen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Parkering Danmark ApS, ParkZone A/S, Politiforbundet i Danmark, samtlige byretter, Vestre Landsret, Østre Landsret, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Scan-park, Sydtrafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Ældre Sagen

Justitsministeriet har modtaget høringsvar fra:

Advokatrådet, Beredskabsstyrelsen, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening, Danske Ældreråd, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbruger- og Konkurrencestyrelsen, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, Movia, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, samtlige byretter, Østre Landsret og Vestre Landsret

2. Rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

3F's Transportgruppe, Advokatrådet, Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik, Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL), BAT (Bornholm), Beredskabsstyrelsen, Camping Branchen, Centralforeningen af Taxiforeninger i Danmark, Chaufførernes Fagforening, Cityparkerings-service, Danmarks Knallert Union, Danmarks Motor Union, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Danmarks Transportforskning, Dansk Byggeri, Dansk Camping Union, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Kørelærer-Union, Dansk Køreskole Forening, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Taxi Råd, Dansk Transport & Logistik, Danske Advokater, Danske Biludlejere, Danske Busvognmænd, Danske Handicaporganisationer, Danske Kørelæreres Landsforbund, Danske Motorcyklister Råd (DMC), Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening, Danske Regioner, Dan-

ske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, Dommerfuldmægtigforeningen, Domstolsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund (3F), Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forbruger- og Konkurrencestyrelsen, Forenede Danske Motorejere (FDM), Foreningen af offentlige anklagere, Foreningen for Trafikofre, Forsikring og Pension, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Fyntrafik, Håndværksrådet, Institut for Menneskerettigheder, International Transport Danmark (ITD), Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Brandvæsen, Køreprøvesagkyndiges Landsforening, Landbrug og Fødevarer, Landdistrikternes Fællesråd, Landsforeningen af Forsvarsadvokater, Landsforeningen Landsbyerne i Danmark, Midttrafik, Movia, Nordjyllands Trafikselskab, Parkering Danmark ApS, ParkZone A/S, Politiforbundet i Danmark, samtlige byretter, Vestre Landsret, Østre Landsret, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik, Scan-park, Sydtrafik, Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet, Trafikselskaberne i Danmark, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening og Ældre Sagen

Justitsministeriet har modtaget høringssvar fra:

Advokatrådet, Danmarks Tekniske Universitet, Dansk Erhverv, Dansk Kørelærer-Union, Dansk Metal, Dansk Sidevogns Klub, Dansk Transport & Logistik, Danske Biludlejere, Danske Handicaporganisationer, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Forenede Danske Motorejere (FDM), Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Institut for Transport (DTU Transport), Kommunernes Landsforening (KL), Movia, ParkZone A/S, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret.

Herudover har Easy-Park og Hans Engberg, funktionschef i fogedretten ved Retten i Svendborg, sendt bemærkninger til rapporten.

3. Nedenfor er gengivet de væsentligste punkter i de modtagne høringssvar. Justitsministeriets bemærkninger til høringssvarene er anført med *kursiv*.

II. Høringssvar til udkast til lovforslag om forhøjelse af afgiften for overtrædelse af parkeringsregler til gene for personer med handicap mv.

1. Generelle bemærkninger til lovudkastet

Advokatrådet, Beredskabsstyrelsen, Danmarks Tekniske Universitet, Institut for Transport (DTU Transport), Dansk Erhverv, Danske Busvognmænd, Danske Private Parkeringsselskabers Brancheforening, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Forbrugerombudsmanden, Forbruger- og Konkurrencestyrelsen, Frie Danske Lastbilvognmænd, Institut for Menneskerettigheder, Movia, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, samtlige byretter Vestre Landsret og Østre Landsret har ingen bemærkninger til lovudkastet.

FDM finder, at spørgsmålet om indførelse af differentierede bødesatser for parkering burde have været gjort til genstand for drøftelse i Arbejdsgruppen om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet. FDM havde desuden gerne set, at det var undersøgt, hvor mange handicappladser der findes på kommunalt område, og at dette var blevet sat i forhold til antallet af pålagte parkeringsafgifter for ulovlig parkering på disse parkeringspladser.

Af kommissoriet for Arbejdsgruppen om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fremgår det, at arbejdsgruppen skulle kortlægge de situationer, hvor borgerne kan opleve, at parkeringsbøder gives på et uigennemskueligt grundlag, hvad enten der er tale om parkering på privat eller offentligt område. I tilknytning hertil skulle arbejdsgruppen overveje, hvordan det sikres, at der er en tydelig skiltning med hensyn til muligheden for parkering. I september 2012 blev arbejdsgruppen også anmodet om at overveje, om der bør være adgang til at pålægge mere end en afgift for samme parkering. Spørgsmålet om differentierede afgiftstakster har således ikke været omfattet af arbejdsgruppens kommissorium.

For så vidt angår omfanget af pålagte parkeringsafgifter for ulovlig parkering på parkeringspladser reserveret til personer med handicap er Justitsministeriet i besiddelse af følgende oplysninger:

	Københavns Kommune (ca. 1.030 pladser)	Frederiksberg Kommune (59 pladser)	Holbæk centrum (Ca. 25 pladser)	Horsens Kommune (46 pladser)
Afgifter, 2010	2.191	235	63	
Afgifter, 2011	2.309	293	77	21
Afgifter, 2012	2.481	217		19
Afgifter, 2013 (1. halvår)	1.053	137		

Oplysninger er modtaget dels fra KL (2010 og 2011), dels fra de pågældende kommuner (2012 og 1. halvår af 2013).

Det tilføjes i forlængelse heraf, at forslaget om at hæve afgiften for ulovlig parkering på parkeringspladser reserveret til personer med handicap ikke i første række er båret af, hvor mange overtrædelser af denne karakter der konstateres i praksis. Forslaget udspringer derimod af, at parkering på pladser, der er forbeholdt handicappede, efter Justitsministeriets opfattelse er udtryk for en manglende respekt for de medborgere, som f.eks. på grund af gangbesvær bl.a. har et særligt parkeringsbehov.

Danske Ældreåd anfører, at man samlet set finder forslaget positivt, og at man modstræbende er enig i, at der ikke indføres mulighed for at udstede parkeringstilladelser til institutionsbusser.

Danske Handicaporganisationer finder, at der er tale om et godt lovforslag, der styrker beskyttelsen af personer med handicap med det særlige handicapparkeringskort, og foreslår, at der samtidig med afgiftsforhøjelsens ikrafttrædelse iværksættes en kampagne vedrørende handicapparkeringspladser.

Som anført i pkt. 3.1.4 i lovforslagets almindelige bemærkninger har KL oplyst, at kommunerne har et særligt fokus på problemet med ulovlig parkering på handicappladser, og at parkeringskontrollanterne generelt er meget opmærksomme på køretøjer, der er henstillet på en handicapplads. Såfremt en kontrollant har mistanke til, at der er tale om et falsk kort, bliver politiet kontaktet med henblik på konfiskation af kortet, hvorefter politiet tager stilling til, om der f.eks. er grund til at rejse tiltale for overtrædelse af bestemmelser i straffeloven. Nogle kommuner har derudover etableret et samarbejde med Danske Handicaporganisationer, hvor de får udleveret en liste over alle gyldige handicapparkering i omløb. Såfremt en kontrol-

lant støder på et ikke-gyldigt kort (f.eks. hvis det er meldt stjålet eller bortkommet mv.), pålægges der en afgift for ulovlig parkering på en reserveret handicapplads.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at de foreslåede nye regler om forhøjet afgift for ulovlig parkering på handicappladser fremover vil indgå som en del af køreuddannelsen. Justitsministeriet vil i øvrigt, hvis lovforslaget vedtages, i fornødent omfang bidrage til at udbrede kendskabet til de foreslåede nye regler.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.1.1 og 3.2.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 9 (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 5) og bemærkningerne hertil.

2. Forhøjet afgift ved parkering ud for ind- og udkørsel fra ejendom

Dansk Kørelærer-Union kan ikke tilslutte sig den foreslåede forhøjelse af afgiften for parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom. Overtrædelse af dette forbud bør ikke pålægges en større afgift, idet andre færdselslovsovertrædelser kan være til lige så stor gene i forhold til fremkommelighed. Der peges i den forbindelse på bestemmelsen om, at parkering ikke må ske ved siden af andet køretøj, som holder ved kørebanens kant, bortset fra tohjulet cykel, tohjulet knallert eller tohjulet motorcykel eller sidevogn (såkaldt dobbeltparkering).

FDM kan ikke tilslutte sig forslaget om forhøjelse af afgiften ved parkering ud for ind- og udkørsel fra ejendom, selv om FDM anerkender, at sådanne overtrædelser kan være til stor gene. Den foreslåede ændring forudsætter en tydeliggørelse af ind- og udkørselsbegrebet, samt at den enkelte ind- og udkørsel fra ejendom er afmærket med gul brudt kantlinje, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 58, T 62. Det er retssikkerhedsmæssigt betænkeligt at indføre en fordobling af afgiften på det nuværende grundlag, hvor det ofte er uklart for bilisterne, hvornår der er tale om en ind- og udkørsel fra ejendom. Det er således også efter arbejdsgruppens opfattelse et åbenlyst problem for bilisten at vurdere, om et givent område er et vej-kryds eller en ind- og udkørsel, idet det ikke nødvendigvis kan vurderes umiddelbart, om arealet faktisk benyttes til almindelig færdsel. Kommunerne har desuden forskellig praksis for, hvornår noget anses for at være en ind- og udkørsel.

Det er i færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2, fastsat, at der ikke må ske parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom eller i øvrigt således, at kørsel til eller fra ejendom væsentlig vanskeliggøres. I medfør af § 121, stk. 1, nr. 4, kan der pålægges en afgift for overtrædelse § 29, stk. 3, nr. 2, for så vidt angår parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom. Der er derimod ikke mulighed for at pålægge en afgift for overtrædelse af den del af bestemmelsen i færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2, der fastslår, at parkering ikke i øvrigt må ske således, at kørsel til eller fra ejendom væsentligt vanskeliggøres. En sådan parkering vil dog efter omstændighederne også kunne udgøre en overtrædelse af andre parkeringsregler, der vil kunne føre til, at der pålægges en afgift.

Justitsministeriet finder, at der er anledning til at skærpe reaktionen i forhold til parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom. I sådanne tilfælde er der efter Justitsministeriets opfattelse tale om en handling, hvor den, der parkerer, klart og som udgangspunkt bevidst må anses for at have tilsidesat hensynet til den gruppe af personer, der måtte have behov for at anvende en ind- og udkørsel fra en ejendom.

Det fremgår i øvrigt af pkt. 2.3.4 i arbejdsgruppens rapport, at arbejdsgruppen ikke har fundet grundlag for at præcisere definitionen af vejkryds eller at indføre en definition af begrebet ”ind- og udkørsel”. Baggrunden herfor er, at udformningen af vejene i Danmark og dermed vejenes møde med hinanden langt fra er ens. Der forekommer derfor henholdsvis vejkryds og ind- og udkørsler i et utal af variationer. Dertil kommer, at et konkret sted over tid må antages at kunne ændre karakter fra det ene til det andet, hvis der f.eks. sker en ændring i benyttelsen af arealet. Det bemærkes i øvrigt, at begrebet vejkryds ikke kun optræder i færdselsloven i relation til parkering. En ændring af definitionen vil således kræve en mere grundlæggende stillingtagen til begrebets betydning generelt i færdselslovgivningen, hvilket ligger uden for arbejdsgruppens kommissorium. Justitsministeriet er enig heri og finder ikke grundlag for at ændre færdselsloven på dette punkt.

Det bemærkes, at parkering til gene for en enkeltperson – som eksempelvis er tilfældet ved overtrædelse af færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 4, om, at parkering ikke må ske ved siden af et køretøj, som holder ved kørebanens kant, bortset fra tohjulet cykel, tohjulet knallert eller tohjulet motorcykel uden sidevogn (såkaldt dobbeltparkering) – vil kunne være omfattet af færdselslovens § 3, stk. 1, hvor det er fastsat, at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så der ikke opstår fare eller forvol-

des skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres. Overtrædelse af færdselslovens § 3, stk. 1, kan efter § 118, stk. 1, straffes med bøde.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3.2.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 9 (forslaget til færdselslovens § 121, stk. 5) og bemærkningerne hertil.

III. Høringssvar vedrørende rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på forbrugerområdet

1. Generelle bemærkninger til rapporten

Danske Biludlejere, Dansk Kørelærer-Union, Datatilsynet, Domstolsstyrelsen, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Københavns Byret, Movia, Rigsadvokaten, samtlige byretter, Vestre Landsret og Østre Landsret har ingen bemærkninger til rapporten.

Forbrugerrådet henviser til sin mindretalsudtalelse, jf. rapportens pkt. 6.

KL finder forslagene i rapporten brugbare og realistiske.

Dansk Erhverv henstiller til, at betænkningen fra regeringens Trængselskommission afventes, før der tages skridt til at foretage ændringer på parkeringsområdet.

2. Ændring af 5-meter-reglen og 10-meter-reglen

DTU Transport kan ikke tilslutte sig ændringerne af den såkaldte 5-meter-regel og 10-meter-regel i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1 og nr. 2, da det ses som en forringelse i forhold til gældende parkeringsrestriktionerne på 10 meter fra tværgående cykelstier.

Som det er nærmere beskrevet i pkt. 4.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger, har bestemmelserne i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1 og nr. 2 (5-meter-reglen og 10-meter-reglen) – herunder samspillet mellem de to bestemmelser – givet anledning til tvivl i praksis.

Justitsministeriet kan på den baggrund tilslutte sig arbejdsgruppens anbefaling om at præcisere færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1 og 2, jf. rapportens pkt. 2.3.4. Lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse hermed.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4.2 og 4.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt til lovforslagets § 1, nr. 4 og § 1, nr. 5 (forslagene til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1 og § 29, stk. 1, nr. 2) og bemærkningerne hertil.

3. Kommunalt fastsatte regler vedrørende parkering

Dansk Erhverv og Dansk Transport & Logistik finder, at det ikke er naturligt, at man som fører af tunge køretøjer i højere grad end førere af andre køretøjer skal gøre sig bekendt med de lokale regler. Det er en urimelig administrativ byrde for virksomheder og chauffører at skulle have overblik over skiftende lokale parkeringsregler i alle kommuner.

Dansk Transport & Logistik foreslår, at de lokale parkeringsregler for tunge køretøjer samles i et centralt opdateret register, som virksomheder og chauffører kan få umiddelbar adgang til, herunder via internet- og smartphone-løsninger.

Justitsministeriet finder – ligesom arbejdsgruppen, jf. rapportens pkt. 2.4.2.2 – at retssikkerhedsmæssige grunde taler for, at der så vidt muligt etableres ens regler om standsning og parkering over hele landet, der som udgangspunkt kun kan fraviges lokalt ved skiltning eller afmærkning.

KL har dog peget på, at de lokale behov i forhold til, hvad der skal gælde for parkering for visse typer af særlige køretøjer, er meget forskellige, og at der derfor er et reelt behov for i et vist omfang fortsat at kunne fastsætte særlige regler om standsning og parkering ved lokal bekendtgørelse, jf. rapportens pkt. 2.4.2.2.

Arbejdsgruppen finder på den baggrund, at kommunernes adgang til efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, jf. § 92 c, stk. 4, med samtykke fra politiet ved lokal bekendtgørelse at træffe færdselsmæssige bestemmelser om parkering og standsning, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, i et vist omfang skal bevares. Det bør således efter arbejdsgruppens opfattelse – på baggrund af det, KL har oplyst – være muligt ved lokale bekendtgørelser at fastsætte særlige regler om standsning og parkering for bl.a. tunge køretøjer (lastbiler, busser, autocampere mv.).

Arbejdsgruppen har i rapportens pkt. 2.4.2.2 anbefalet, at den enkelte kommune skal være forpligtet til at offentliggøre sin lokale parkeringsbekendtgørelse udstedt med afsæt færdselslovens § 92, stk. 5, på et sted på kommunens hjemmeside, hvor den er let at finde, dels på en hjemmeside, som drives af justitsministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil.

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens anbefaling, som bl.a. vil gøre det mere enkelt for transportvirksomheder og chauffører at finde lokale parkeringsregler end i dag, og lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse hermed.

Der henvises i øvrigt til pkt. 5 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 6 og 7 (forslagene til færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. og 3. pkt. samt § 92 c, stk. 5) og bemærkningerne hertil.

4. Forbud mod parkering i yderrabat

Rigspolitiet anfører, at begrebet ”yderrabat”, der foreslås indsat som nyt begreb i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., bør defineres nærmere, da begrebet ikke tidligere er anvendt i færdselsloven.

DTU Transport foreslår færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., affattet således: ”Standning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti, fortov eller yderrabat”. Desuden foreslås færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2, affattet således: ”Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af § 28, stk. 3, for så vidt angår standning eller parkering på cykelsti, gangsti, fortov, yderrabat, midterrabat og helleanlæg”.

Vejdirektoratet har i forbindelse med arbejdet i arbejdsgruppen foreslået, at udtrykket ”yderrabat” anvendes i færdselsloven i de foreslåede ændringer af § 28, stk. 3, 1. pkt., og § 121, stk. 1, nr. 2, og har om forståelsen af udtrykket henvist til vej- og lovteknisk ordbog, april 2004, side 64, hvor der bl.a. er anført følgende om, hvad der forstås ved ”rabat”:

”Færdselsfrit areal i færdigvejsoverfladen mellem kronekanterne, der tjener som adskillelse mellem – eller begrænsning af – færdselsarealer [...]

Der anvendes følgende typer:

- midterrabat som adskiller to kørebaner, der ligger i fælles tracé og har modsatrettede trafikstrømme [...]*
- skillerabat til adskillelse mellem to færdselsarealer [...]*
- yderrabat uden for yderste færdselsareal [...]*

Begrebet ”yderrabat” ses i øvrigt bl.a. anvendt i § 149, stk. 1, i bekendtgørelse nr. 801 af 4. juli 2012 om anvendelse af vejafmærkning, som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 844 af 14. juni 2013.

I lovforslaget er den foreslåede ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2, af lovtekniske grunde affattet anderledes end foreslået af arbejdsgruppen, jf. pkt. 6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger og bemærkningerne til lovforslagets § 1, nr. 8. Som en konsekvens heraf indgår udtrykket ”yderrabat” ikke i denne bestemmelse i lovforslaget.

Udtrykket ”yderrabat” skal i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., forstås på den måde, der er angivet i vej- og trafikteknisk ordbog. Der sigtes med andre ord som anført i rapportens pkt. 2.4.2.2 til vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal. Dette er præciseret i bemærkningerne til de pågældende bestemmelser.

Der henvises i øvrigt til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 2 og 8 (forslagene til færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt. og § 121, stk. 1, nr. 2) og bemærkningerne hertil.

5. Forbud mod parkering på fortov

Rigspolitiet bemærker, at den foreslåede bestemmelse i § 28, stk. 3, 3. pkt., efter Rigspolitiets umiddelbare opfattelse ikke kan finde anvendelse i tilfælde, hvor der uden for tættere bebygget område findes hovedveje med fortov, idet det følger af færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 3, at parkering ikke må ske på kørebanen på hovedveje uden for tættere bebygget område.

DTU Transport anfører, at den foreslåede ændring af § 28, stk. 3, nr. 3, medvirker til større overskuelighed og ensartethed, men foreslår, at ”såfremt fortov ikke forefindes” indsættes efter ”yderrabat”

Justitsministeriet er enig i det, Rigspolitiet har anført om forholdet mellem færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 3, og den foreslåede ændring af § 28, stk. 3, 3. pkt., jf. lovforslagets § 1, nr. 3. Dette er præciseret i bemærkningerne til bestemmelsen. Justitsministeriet finder ikke anledning til at ændre den foreslåede affattelse af § 28, stk. 3, 3. pkt. Hvis der forekommer tilfælde med en yderrabat og et fortov uden for tættere bebygget område, og der ikke skal være ret til at parkere i yderrabatten, vil dette således kunne tilkendes ved skiltning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt.) og bemærkningerne hertil.

6. Havarerede køretøjer

Forbrugerrådet finder, at et havareret køretøj først bør anses for parkeret 24 timer efter, at det er hensat, da det vil være lettere for forbrugeren at huske og forstå og vil give forbrugeren den fornødne tid til at fjerne det havarerede køretøj.

DTU Transport finder, at der i udkast til bekendtgørelse om indgåelse af visse afgifter om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder efter § 4 bør tilføjes en bestemmelse om eftergivelse af kontrolafgiften i forbindelse med havarerede køretøjer, for at tage højde for arbejdsgruppens bemærkning på side 60, 2. afsnit, om operatørens pligt til at eftergive kontrolafgiften, hvis ejeren af køretøjet efterfølgende kan dokumentere, at køretøjet faktisk var havareret.

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens flertals anbefaling, jf. rapportens pkt. 2.4.2.2.3, hvorefter et havareret køretøj anses for parkeret 18 timer efter dets hensættelse. Et sådant tidsrum er således efter Justitsministeriets opfattelse tilstrækkeligt til, at der f.eks. kan tilkaldes hjælp til reparation eller bortbugsering af det havarerede køretøj.

Justitsministeriet finder ikke, at der er grundlag for en særskilt regulering vedrørende pligt til eftergivelse parkeringsafgifter pålagt havarerede køretøjer på privat område, da dette – som efter gældende ret – vil skulle afgøres efter de almindelige aftaleretlige regler og principper.

Der henvises i øvrigt til pkt. 7 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 1 (forslaget til færdselslovens § 1, nr. 17) og bemærkningerne hertil.

7. Pålæggelse af mere end en afgift for samme overtrædelse af parkeringsreglerne på det offentlige område

Forbrugerrådet anerkender ikke, at der er behov for at kunne pålægge flere afgifter for samme parkeringsforseelse, hverken på det offentlige eller på det private parkeringsområde.

FDM anerkender, at der af præventive årsager kan være behov for at kunne pålægge mere end en afgift. FDM anbefaler, at der maksimum kan pålægges op til tre afgifter svarende til 1.530 kr.

Dansk Metal er betænkelig ved at øge omkostningerne for bilpendlerne, og peger på, at tre til fire parkeringsafgifter virker højt i forhold til forseelsen, da det ofte bedre kan betale sig at betale for langtidsparkering end at spekulere i at parkere ulovligt.

KL fremhæver forslaget om at kunne pålægge mere end en afgift for samme parkering som særlig brugbart.

Arbejdsgruppens flertal finder ud fra en samlet vurdering, at der – herunder navnlig af hensyn til de forbrugere, der ønsker at udnytte muligheden for at parkere deres køretøjer efter reglerne – er et behov for at kunne pålægge flere afgifter for samme parkeringsforseelse, hvilket ikke er muligt i dag. Der må i den forbindelse sikres parkanterne en vis tid til at flytte en bil, der holder i strid med en parkeringsregel, og som der allerede er givet en afgift for, men således at afgiftens størrelse stiger i takt med den tid, køretøjet står ulovligt parkeret. Samtidig bør der af hensyn til dem, som – uden at være i ond tro har hensat deres bil ulovligt i længere tid – være en øvre grænse for, hvor mange afgifter der bør kunne pålægges, uden at spørgsmålet skal overgå til en politimæssig vurdering af, om køretøjet skal fjernes. Justitsministeriet kan tilslutte sig dette. Der henvises om arbejdsgruppens overvejelser herom til rapportens pkt. 3.1.2.

I forhold til spørgsmålet om, hvorvidt der skal være adgang til at pålægge tre eller fire afgifter for samme parkering, har Justitsministeriet, som anført i pkt. 9.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, på den ene side lagt vægt på hensynet til, at de samlede afgifters størrelse for den, der som følge af almindelig uopmærksomhed kommer til at parkere sin bil ulovligt i længere tid, ikke skal være uforholdsmæssig høj, og på den anden side lagt vægt på, at de samlede afgifter, der skal kunne pålægges skal have en vis størrelse for at have en præventiv virkning over for den, der skødesløst parkerer i strid med reglerne eller bevidst parkerer ulovligt i længere tid f.eks. I nærheden af lufthavne, banegårde mv. Efter en samlet vurdering finder Justitsministeriet på den baggrund at der bør kunne pålægges tre afgifter for samme forseelse.

8. Pålæggelse af mere end en afgift for samme overtrædelse af parkeringsreglerne på privat område

Forbrugerombudsmanden finder, at der ved lov bør fastsættes et maksimumbeløb for private parkeringsafgifter, således at parkeringsselskaberne ikke vilkårligt kan forhøje parkeringsafgifterne.

Arbejdsgruppen har i rapportens pkt. 4.3.2 anført, at arbejdsgruppen anerkender, at det er ærgerligt for den, der på grund af ekstraordinære omstændigheder og uden at spekulere i omgåelse af parkeringsrestriktionerne igennem længere tid parkerer i strid med et parkeringsvilkår og derfor pålægges flere kontrolafgifter for samme parkering. Imidlertid er det arbejdsgruppens indtryk, at en sådan uforvarende langtidsparkering kun forekommer meget sjældent.

På samme måde som i forbindelse med overvejelserne af den beløbsmæssige størrelse på kontrolafgifter er det samtidig arbejdsgruppens opfattelse, at det må anerkendes, at en privat grundejer i hvert fald som udgangspunkt bør have en mere fri adgang til at beslutte, hvordan grunden eventuelt skal udnyttes, herunder hvordan en eventuel parkeringsplads skal etableres og drives.

Justitsministeriet er enig i disse overvejelser.

Arbejdsgruppen anfører endvidere, at det er en helt grundlæggende forudsætning for pålæggelse af kontrolafgifter på private parkeringspladser, at den, der parkerer, har haft tilstrækkelig mulighed for at gøre sig bekendt med vilkårene på parkeringspladsen samt konsekvensen ved overtrædelse heraf. Efter arbejdsgruppens opfattelse indbefatter dette, at den pågældende også skal have oplyst, om der kan pålægges flere kontrolafgifter for samme parkering og i givet fald med hvilken hyppighed. Arbejdsgruppen foreslår derfor også på dette område, som nævnt i rapportens pkt. 4.2.2, at der på de skilte, der efter arbejdsgruppens forslag skal opstilles på private parkeringspladser – i overensstemmelse med hvordan man efter det oplyste allerede i dag har indrettet sig i praksis på langt de fleste private parkeringspladser – skal være anført, om der kan pålægges mere end én kontrolafgift for samme parkering, og i givet fald med hvilken hyppighed disse kan pålægges. Justitsministeriet kan ligeledes tilslutte sig dette.

Justitsministeriet er endvidere enig med arbejdsgruppen i, at spørgsmålet om, hvor mange afgifter der kan pålægges for samme parkering på en privat parkeringsplads, vil afhænge af de almindelige aftaleretlige regler og principper om aftalers ugyldighed mv. Domstolene vil således som hidtil i

den konkrete situation kunne vurdere, om den beløbsmæssige størrelse på kontrolafgiften eller antallet og hyppigheden af pålagte kontrolafgifter er klart urimelig, og at aftalevilkåret herom derfor skal tilsidesættes helt eller delvist, jf. aftalelovens § 36. Det er nærliggende at antage, at der ved vurderingen af det aftaleretlige frirum vil kunne hentes vejledning i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 121, stk. 6 (jf. lovforslagets § 1, nr. 10) om afgifter på det offentlige område, uanset at en sådan ikke finder anvendelse på det private område. Det forudsætter dog, at parkeringssituationen vurderes konkret at være sammenlignelig med almindelige parkeringssituationer på det offentlige område.

Justitsministeriet finder på den baggrund ikke, at der bør fastsættes et maksimumbeløb for private parkeringsafgifter.

9. Skiltning på private parkeringspladser

Park Zone A/S kan ikke støtte forslaget om, at skilte på private områder, underlagt kontrol, skal være sorte med hvid tekst. Parkering fremgår i de fleste steder i verden som et hvidt P på en blå tavle. Disse skilte må således antages at have en ikke ubetydelig reklameværdi, hvorfor det vil være urimeligt, at alene offentlige parkeringsanlæg må anvende disse denne. Det bemærkes endvidere, at skiltelayoutet bør være et privat anliggende for den enkelte grundejer.

Forbrugerrådet støtter arbejdsgruppens forslag om, at der ved alle indkørsler til private parkeringspladser skal placeres et skilt med et hvidt P på sort baggrund, der træder i kraft to år efter forslagens vedtagelse. Forbrugerrådet anfører, at overgangsperioden for skiltningen vedrørende de nærmere parkeringsvilkår på den enkelte parkeringsplads af hensyn til forbrugerne ikke bør være længere end tre år.

FDM finder, at der bør gælde en overgangsperiode på tre år for reglerne om skiltning på privat område.

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens overvejelser om skiltning på privat område, jf. rapportens pkt. 4.2.2. Det bemærkes i den forbindelse, at uanset at udtrykket "skiltning" er anvendt, er der ikke tale om, at der anbefales regler om et nyt skilt i den forstand, som der er tale om i Wienerkonventionen af 8. november 1968 om færdselstavler og -signaler mv., som er ratificeret af Danmark, jf. bekendtgørelse nr. 92 af 29. oktober 1987 om Wienerkonventionerne af 8. november 1968 om henholdsvis vej-

trafik og færdselstavler og -signaler mv. Der anbefales således ikke indført et skilt, som skal tilkendegive en bestemt regel fra trafikanterne eller bi-bringe nærmere bestemte oplysninger til brugerne af vejene, jf. afgrænsningen i konventionens artikel 3, stk. 1, litra a. Der er derimod tale om, at der anbefales visse krav til betingelser, som skal være opfyldt, for at der indgås en aftale om parkering på privat område. Der foreslås med andre ord fastsat et formkrav – i form af anvendelse af et symbol, som minder om de skilte, som findes på offentlig vej – til indgåelsen af den (stiltiende) aftale, som kan danne grundlag for opkrævning af kontrolafgift ved overtrædelse af vilkårene for parkering på privat område.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at der bør indføres de krav til skiltning på private parkeringspladser som formkrav til aftaleindgåelse mellem den, der parkerer, og indehaveren af parkeringspladsen, som arbejdsgruppen anbefaler.

Om farvekombinationen for parkeringsskiltene på privat område henvises der til pkt. 4.2.2 i rapporten, hvor det fremgår, at arbejdsgruppens finder, at symbolerne, som med hensyn til farvevalg afviger markant fra skiltene på offentligt område, tydeligt vil kunne markere, at der gælder andre regler for parkering end på offentligt område. En stor del af de private parkeringspladser er allerede forsynet med symboler, der opfylder den foreslåede anbefaling om sorte og hvide farver. Det er derfor – bl.a. ud fra ressourcemæssige hensyn – hensigtsmæssigt at videreføre dette farvevalg. Som anført i pkt. 4.2.1 i arbejdsgruppens rapport fremgår det således også nu af vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23 om oplysningstavlen E 33,1, om parkering, at der med sort undertavle kan henvises til regler for privatadministrerede parkeringsordninger. Arbejdsgruppen finder således, at det symbol, der skal anvendes, for at markere, at man bevæger sig ind på en parkeringsplads underlagt rent privatretlige regler, og hvor der kan pålægges en kontrolafgift for manglende overholdelse af de fastsatte vilkår for parkering, skal være et hvidt P på sort baggrund. Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens opfattelse.

Justitsministeriet kan i øvrigt tilslutte sig til arbejdsgruppens opfattelse, jf. rapportens pkt. 4.2.2, hvorefter de foreslåede krav til skiltning vedrørende de nærmere parkeringsvilkår på den enkelte parkeringsplads bør indføres med en passende overgangsperiode, henset til de udgifter, udskiftning af skiltene medfører for ejerne af private parkeringspladser. Om Justitsministeriets overvejelser om overgangsperiodens længde henvises der til pkt. 10.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger, hvor det fremgår, at nye

administrativt fastsatte regler om, at der ved alle indkørsler til private parkeringspladser skal placeres et skilt med et hvidt P på sort baggrund, indføres med en overgangsperiode på to år, og at nye administrativt fastsatte regler om kravene til skiltningen af de nærmere parkeringsvilkår på den enkelte parkeringsplads indføres med en overgangsperiode på fem år.

Der henvises i øvrigt til pkt. 10 i lovforslagets almindelige bemærkninger samt lovforslagets § 1, nr. 11 (forslaget til færdselslovens § 122 c) og bemærkningerne hertil.

10. Anvendelse af fotodokumentation

Rigspolitiet finder, at krav om brug af fotodokumentation i forbindelse med pålæggelse af parkeringsafgifter vil medføre udgifter af en vis størrelse i politikredsene, idet fotoudstyr ikke indgår i politiets almindelige udrustning.

FDM finder, at fotodokumentation bør gøres obligatorisk, og at der i de enkeltstående tilfælde, hvor der ikke kan fremlægges fotodokumentation, skal pålægges kommunerne konkret at oplyse, hvorfor der i den foreliggende sag ikke foreligger fotodokumentation.

Justitsministeriet kan tilslutte sig det, som arbejdsgruppen har anført i rapportens pkt. 3.2.2 om, at fotodokumentation i meget stort omfang kan være med til at skabe sikkerhed for, at kommunen (eller politiet) kan fremlægge tilstrækkelig dokumentation for, at en parkeringsregel eller et parkeringsvilkår er overtrådt. Justitsministeriet finder ligesom arbejdsgruppen, at der dog kan være konkrete tilfælde, hvor fotodokumentationen ikke kan tillægges en afgørende bevismæssig betydning. Dette kan f.eks. være i en situation, hvor et parkeringsforbudsskilt ikke er placeret i umiddelbar nærhed af det parkerede køretøj, således at køretøjet og skiltet ikke kan optages på samme foto, men derimod i praksis ville kræve en videooptagelse. Begrænsede pladsforhold omkring et ulovligt parkeret køretøj kan ligeledes vanskeliggøre fotografering af de relevante forhold. Endelig kan omstændighederne tilsige, at en parkeringskontrollør vurderer, at fotografering bør undlades af hensyn til kontrollørens egen personlige sikkerhed.

Det bemærkes, at spørgsmålet om, hvorvidt der foreligger tilstrækkelig dokumentation for, at der er sket en overtrædelse af reglerne om standsning og parkering, i sidste instans henhører under domstolene.

11. Parkeringsskiver

Forbrugerrådet finder, at en regel om, at det er muligt altid at sætte parkeringskiven til ankomsttidspunktet, giver bedre mening for forbrugerne, hvorfor de finder, at en sådan regel bør indføres.

Som anført i rapportens pkt. 2.5.2 vil den ændring, som Forbrugerrådet anbefaler, indebære, at visse køretøjer vil kunne parkere i længere tid end den gældende restriktion foreskriver, hvilket ikke er i overensstemmelse med formålet med indførelsen af tidsbegrænset parkering, som bl.a. er at skabe en løbende udskiftning i de parkerede køretøjer på et område med begrænset parkeringsareal til rådighed, så flere får adgang til at parkere og udføre deres ærinder det pågældende sted. Justitsministeriet kan på den baggrund tilslutte sig arbejdsgruppens flertals anbefaling om, at en regel om, at det altid er muligt at sætte parkeringskiven til ankomsttidspunktet, ikke bør indføres.

12. Ankenævn og klagemuligheder

Forbrugerrådet anfører, at det er nødvendigt, at man opretter et ankenævn på parkeringsområdet henset til håndteringen af de mange klager i branchen, og et sådant nævn bør omfatte både det offentlige og det private område. Det nye EU-direktiv om alternativ tvistbilæggelse vil formentlig under alle omstændigheder nødvendiggøre, at der bliver etableret klageadgang på parkeringsområdet.

DTU Transport tilslutter sig Forbrugerrådets synspunkter.

FDM tilslutter sig, at der bør etableres et ankenævn for privat parkering. Dette bør ikke afvente implementeringen af det såkaldte ADR-direktiv. Ankenævnet bør senest kunne modtage klager fra januar 2015.

Forbrugerombudsmanden finder ligeledes, at forbrugerne bør sikres en uvildig klagebehandling af privat pålagte parkeringsafgifter. Forbrugerombudsmanden er dog opmærksom på arbejdsgruppens flertals anbefaling om, at en afklaring af dette spørgsmål afventer implementeringen af ADR-direktivet, og er enig i, at dette er hensigtsmæssigt.

Dansk Metal finder det ærgerligt, at arbejdsgruppen har undladt at anbefale oprettelsen af yderligere klageinstanser på parkeringsområdet.

Advokatrådet finder, at der bør oprettes et klagenævn på området for offentligt pålagte parkeringsafgifter af hensyn til gennemsigtighed og ensartethed på området. Såfremt arbejdsgruppens forslag følges, bør kommunerne ved oversendelse af en afgift til inddrivelse hos SKAT meget tydeligt tilkendegive over for borgeren, at denne kan bede SKAT oversende en klage til fogedretten, jf. inddrivelseslovens § 18.

FDM finder, at inddrivelseslovens § 2, stk. 2, bør ændres fra ”kan” til ”skal” i sager, hvor der gælder en uskyldsformodning og kravet i øvrigt bestrides, således at SKAT ikke kan fortsætte inddrivelsen, før kravets eksistens er endeligt fastslået.

Justitsministeriet finder på linje med det, der er anført i rapportens pkt. 3.3.3 samlet set, 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, og at der derfor ikke bør oprettes et klagenævn eller lignende til behandling af disse sager.

Justitsministeriet skal desuden henvise til arbejdsgruppens overvejelser om inddrivelsen af parkeringsafgifter pålagt af en kommune efter, at kommunen har truffet beslutning om at sætte sagen i bero som følge af en indsigelse, jf. rapportens pkt. 3.3.3. Spørgsmålet henhører under Skatteministeriet.

Vedrørende behovet for oprettelse af et klagenævn på det private område kan Justitsministeriet tilslutte sig arbejdsgruppens opfattelse, hvorefter det findes rigtigst ikke på nuværende tidspunkt at tage stilling til, om der bør oprettes et sådant klagenævn, idet dette spørgsmål mest hensigtsmæssigt bør overvejes i forbindelse med, at implementeringen af det såkaldte ADR-direktiv håndteres, jf. rapportens pkt. 4.5.3.

13. Ændring af regler om vejafmærkning

DTU Transport kan tilslutte sig indførelse af en ny tavle ”E 70 Zoneoplysning”, hvis der indføres en version 70,1 (udendørs parkering) og en version 70,2 (indendørs parkering). Dog mener DTU Transport, at den nye tavle er i konflikt med de eksisterende tavler E 33,1 og E33,2, hvor undertavle kan tilføjes men ikke kræves. På den baggrund anfører DTU, at det vil være mere brugervenligt i fremtiden kun at have undertavler på E 70. DTU Transport påpeger, at illustrationen af den foreslåede afmærkning ”T 63 Ophør af standsning og parkering” ikke tydeliggør, hvordan den gule

trekant skal placeres. Illustrationen på rapportens side 203 af tavlen er i øvrigt forskellig fra illustrationen af tavlen i den foreslåede tabel på side 205. Endelig bør informationen om tavle E 70 placeres sammen med øvrig information om parkering, dvs. efter § 133 og ikke efter § 143, der drejer sig om hastighed.

Transportministeriet har over for Justitsministeriet oplyst, at der ikke vurderes at være grund til at have to oplysningstavler af typen E 70 Zoneoplysning til henholdsvis indendørs og udendørs brug. Tavlen er beregnet til anvendelse i en zone, og bilister vil normalt ikke være i tvivl om, hvorvidt vedkommende er indendørs eller udendørs.

Da anvendelsen af E 33, 1 og 2, ikke er ændret, og da E 33, 1 og 2, ikke skal anvendes sammen med E 70, vil der stadig i mange tilfælde være brug for undertavler til disse tavler. Eksempelvis vil der i mange tilfælde være behov for pilvejviser på E 33. E 33 angiver således et konkret parkeringsareal, hvorimod E 70 er en informationstavle til brugeren om, at man er i en parkeringszone.

Forskellen i illustrationen af T 63 Ophør af standsning og parkering skyldes, at der kun sættes mål på illustrationerne i bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning ikke i bekendtgørelse om vejafmærkning.

Transportministeriet har oplyst, at man er enig med DTU Transport i, at informationen om E 70 vil være mere præcis efter § 133. Ændringen af anvendelsesbekendtgørelsen vil ske i overensstemmelse hermed, hvis lovforslaget vedtages.

14. Meddelelse til bilisten ved pålæggelse af kontrolafgift på privat område

Park Zone A/S kan ikke støtte forslaget om, at de meddelelser, der skal sættes på bilerne ved pålæggelse af parkeringsafgifter på privat område, jf. rapportens pkt. 4.4.2 og 5.3, skal indeholde en betalingsfrist, idet meddelelsen ikke kan betragtes som et betalingspåkrav. Da informationssedlen kan bortkomme, sender ParkZone A/S i dag umiddelbart efter udstedelse af kontrolgebyret et betalingspåkrav med posten til den registrerede bruger/ejer af bilen. Skal informationssedlen indeholde en betalingsfrist, vil denne således enten blive ganske kort eller også vil de to betalingsfrister ikke være ens, begge forhold vil skabe forvirring hos bilisten. Såfremt der skal gives længere betalingsfrist på informationssedlen, uden at der gives

to forskellige betalingsfrister, vil der i de tilfælde, hvor informationssedlen ikke er nået frem til bilisten, stilles større krav til bilisten hukommelse.

Justitsministeriet finder, at det vil være tilstrækkeligt til at opfylde kravet om, at der i forbindelse med afgiftens pålæg skal oplyses om fristen for betaling, at det f.eks. oplyses, hvor lang fristen er, og at den løber fra, at et betalingspåkrav eller lignende modtages med posten. Justitsministeriet finder samtidig, at det er mest forbrugervenligt, at oplysningen (også) gives på det dokument, som anbringes på køretøjet efter overgives til føreren. Justitsministeriet vil administrativt fastsætte regler herom, jf. rapportens pkt. 5.2.4.

15. Øvrige bemærkninger

Danske Handicaporganisationer gør opmærksom på, at det er et problem, at der ikke på tværs af kommunerne findes fælles retningslinjer for handicapparkeringskortet, der giver adgang til parkering på de såkaldte handicapparkeringspladser. Det er ligeledes et problem, at der ikke findes ensartede retningslinjer for de offentlig og private parkeringsanlæg, når det gælder skiltning vedrørende handicapparkeringskortet og anvendelsen heraf.

Reglerne om parkeringskort for personer med handicap fremgår af bekendtgørelse nr. 661 af 11. juni 2010, der er udstedt med hjemmel i bl.a. færdselslovens § 88 a. Et parkeringskort omfattet af denne bekendtgørelse er et særligt kort, der udstedes til visse personer med handicap som dokumentation for, at indehaveren er omfattet af en række nærmere opregnede parkeringslempelser. Bekendtgørelsen er udarbejdet i overensstemmelse med Rådets henstilling af 4. juni 1998 om parkeringskort for mennesker med handicap (98/376/EF), hvorefter parkeringskort bør udstedes personligt til personen med handicap og kunne bruges i ethvert køretøj, som den pågældende anvender. Der henvises i øvrigt til pkt. 3.1.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Parkering på en privat parkeringsplads er som udgangspunkt et rent privatretligt anliggende. Justitsministeriet finder ikke, at der er grundlag for en særskilt regulering vedrørende brug af handicapkort på privat område, da retten til at bruge en parkeringsplads, som er angivet som reserveret til personer med handicap – som efter gældende ret – i disse tilfælde vil skulle afgøres efter de almindelige aftaleretlige regler og principper.

Dansk Sidevogns Klub anfører, at de savner en beskrivelse af, hvordan man som motorcyklist skal forholde sig på bl.a. parkeringspladser med tidsbegrænsning, hvor der er krav om parkeringsskive eller anvendelse af parkeringsbillet.

Arbejdsgruppen har ikke anbefalet, at der sker ændringer af lovgivningen for så vidt angår spørgsmålet om brug af parkeringsskiver eller parkeringsbillet på motorcykler. Lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed.

Easy Park finder, at forbrugerbeskyttelsen generelt kan styrkes ved en større digitalisering af bødesystemet, eksempelvis så modtageren får afgiften digitalt. Herudover vil man efter Easy Parks opfattelse kunne mindske svindel med eksempelvis handicap- og beboerlicenser via en øget digitalisering, således at licensen knyttes digitalt til den enkelte nummerplade.

Justitsministeriet bemærker, at overvejelser om digitalisering ikke er en del af forslaget, men Justitsministeriet vil løbende være opmærksom på et eventuelt potentiale herved.

DTU Transport foreslår, at § 121, stk. 5, ændres fra ”Afgiften udgør 510 kr.” til en passus om, at afgiftsbeløbets størrelse fastsættes af Justitsministeren.

Spørgsmålet om fastsættelsen af afgiftens størrelse administrativt giver anledning til en række overvejelser, og der er med lovforslaget ikke lagt op til en ændring heraf. Forslaget vil imidlertid i givet fald kunne indgå i Justitsministeriets arbejde ved en eventuel kommende ændring af gebyr- og afgiftsreglerne i færdselsloven.

FDM finder, at der af hensyn til borgernes retssikkerhed bør fastsættes regler for, at de kommuner, som selv ønsker at udføre parkeringskontrol, forpligtes til enten at udarbejde egen administrationsvejledning eller forpligtes til tilkendegive, at de følger den eksisterende vejledning, uanset om de pågældende kommuner måtte være medlemmer af Dansk Parkeringsforening eller ej.

Justitsministeriet finder, at spørgsmålet vedrørende administrationsvejledninger er et kommunalt anliggende, som ikke bør reguleres nærmere ved lov.

Hans Engberg, funktionschef i fogedretten ved Retten i Svendborg, rejser spørgsmål vedrørende domstolenes praksis i forbindelse med inddrivelse af en parkeringsafgift, som er pålagt for parkering i strid med reglerne på privat område, hos ejeren (brugeren) af den bil, som parkeringen blev foretaget med.

Formålet med lovforslaget er bl.a. at forbedre forbrugerbeskyttelsen i forbindelse med, at trafikanter skal kunne gennemskue, hvad der gælder, når de parkerer deres køretøj. Justitsministeriet finder således ikke i lovforslaget anledning til nærmere at regulere, på hvilket grundlag sager kan fremmes i fogedretten.

IV. Lovforslaget

For så vidt angår spørgsmålet om parkering til gene for personer med handicap mv., svarer det fremsatte lovforslag til det lovudkast, der har været sendt i høring.

Det fremsatte lovforslag baserer sig for så vidt angår spørgsmålet om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet på den rapport herom, som har været sendt i høring, idet der dog er foretaget en række lovtekniske justeringer i forhold til det lovudkast, som indgik i rapporten, jf. rapportens pkt. 5.1.

Herunder er der i lovforslagets § 1, nr. 8 (den foreslåede ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2) foretaget en lovteknisk ændring med henblik på at sikre, at kan pålægges afgift ved ulovlig parkering med en del af køretøjet på fortov i tættere bebygget område i de tilfælde, hvor der ikke ved lokal bekendtgørelse er fastsat regler om en udvidelse af det lovlige parkeringsområde, således at parkering med en del af køretøjet å fortovet lokalt er lovligt.