

Udskriftsdato: 2. januar 2026

2013/1 LSF 54 (Gældende)

**Forslag til Lov om ændring af lov om 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: Justitsministeriet

Journalnummer: Justitsmin., j.nr. 2013-801-0013

Forslag

til

Lov om ændring af lov om 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)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, som ændret senest ved lov nr. 631 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

1. I § 2, nr. 17, indsættes som 3. pkt.:

»Et køretøj, som hensættes, fordi det på grund af uheld eller teknisk fejl ikke er i stand til at fortsætte kørslen ved egen kraft eller ikke er i stand til at fortsætte kørslen forsvarligt, anses for parkeret 18 timer efter, at det er hensat.«

2. I § 28, stk. 3, 1. pkt., indsættes efter »gangsti«: »yderrabat«.

3. § 28, stk. 3, 3. pkt., affattes således:

»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.«

4. I § 29, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »5 m foran fodgængerfeltet eller udkørslen«: »fra en cykelsti, som løber langs kørebanen, eller 5 m på hver side af udkørslen fra en cykelsti, som er tværgående i forhold til kørebanen«.

5. § 29, stk. 1, nr. 2, affattes således:

»2) i vejkryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller, hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant,«.

6. § 92 c, stk. 4, 2. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. Ligeledes kan foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 3, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.«

7. I § 92 c indsættes som stk. 5:

»Stk. 5. Justitsministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil, offentliggør på internettet lokale bekendtgørelser udstedt med hjemmel i stk. 4, 2. eller 3. pkt. Sådanne bekendtgørelser skal desuden offentliggøres et centralt sted på vedkommende kommunes egen hjemmeside.«

8. I § 121, stk. 1, nr. 2, udgår »for så vidt angår standsning eller parkering på cykelsti, gangsti, midterrabat og helleanlæg samt standsning eller parkering med hele køretøjet på fortov,«.

9. I § 121, stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Afgiften udgør dog 1.020 kr. ved

- 1) parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom i strid med § 29, stk. 3, nr. 2,
- 2) parkering uden brug af parkeringskort for personer med handicap på parkeringsplads, der efter § 92, stk. 1, nr. 1, er reserveret til generel anvendelse for personer med handicap, eller
- 3) parkering med et andet køretøj på en parkeringsplads, der efter § 92, stk. 3, er reserveret til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap.«

10. I § 121 indsættes som stk. 6:

»Stk. 6. Der kan for en overtrædelse omfattet af stk. 1 pålægges én afgift i døgnet, idet der dog tidligst kan pålægges en ny afgift 24 timer efter, at den forrige afgift er pålagt. Der kan for samme overtrædelse højst pålægges tre afgifter.«

11. Efter § 122 b indsættes før overskriften før § 123:

»Kontrolafgifter ved parkering på privat område

§ 122 c. 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. Justitsministeren fastsætter regler om, hvordan tilkendegivelse efter stk. 1 skal gives. Justitsministeren fastsætter endvidere regler om, hvilke oplysninger den, der udsteder en kontrolafgift, skal give om grundlaget for afgiften.«

§ 2

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved § 2 i lov nr. 613 af 18. juni 2012, foretages følgende ændringer:

1. Overskriften før § 107 affattes således:

»Betalingsparkering«.

2. I § 107, stk. 1, ændres »en afgift« til: »betaling«.

3. I § 107, stk. 2, ændres »en parkeringsafgift« til: »betaling for parkering«.

4. I § 107 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Transportministeren udsteder efter forhandling med justitsministeren regler om dokumentation for betalt parkering.«

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 10, træder i kraft den 1. januar 2014.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

Indholdsfortegnelse

1. Indledning
2. Lovforslagets baggrund
3. Handicapparkering og parkering foran ind- og udkørsel til og fra ejendom
 - 3.1. Gældende ret
 - 3.1.1. Færdselslovens § 88 a
 - 3.1.2. Parkeringskort til personer med handicap
 - 3.1.3. Færdselslovens § 92, stk. 3
 - 3.1.4. Håndhævelse
 - 3.1.5. Parkering foran ind- og udkørsel til og fra ejendom
 - 3.2. Justitsministeriets overvejelser
 - 3.2.1. Skærpet reaktion
 - 3.2.2. Særligt reserveret parkeringsplads, jf. § 92, stk. 3
 - 3.2.3. Institutionsparkeringskort
4. Standsning og parkering ved vejkryds, cykelstis udmunding mv
 - 4.1. Gældende ret
 - 4.2. Arbejdsgruppens overvejelser
 - 4.3. Lovforslagets udformning
5. Generelle, lokale parkeringsrestriktioner fastsat i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 4
 - 5.1. Gældende ret
 - 5.2. Arbejdsgruppens overvejelser
 - 5.3. Lovforslagets udformning
6. Standsning og parkering i yderrabat og på fortov
 - 6.1. Gældende ret
 - 6.2. Arbejdsgruppens overvejelser
 - 6.2.1. Parkering på fortov
 - 6.2.2. Parkering i yderrabat
 - 6.3. Lovforslagets udformning
7. Havarerede køretøjer
 - 7.1. Gældende ret
 - 7.2. Arbejdsgruppens overvejelser
 - 7.3. Lovforslagets udformning
8. Vejlovens bestemmelser om betaling for parkering på offentlige veje mv.
 - 8.1. Gældende ret
 - 8.2. Arbejdsgruppens overvejelser
 - 8.3. Lovforslagets udformning
9. Standsnings- og parkeringsafgifter ved parkering på offentligt område
 - 9.1. Gældende ret
 - 9.2. Arbejdsgruppens overvejelser
 - 9.3. Lovforslagets udformning
10. Kontrolafgift ved parkering på privat område
 - 10.1. Gældende ret
 - 10.2. Arbejdsgruppens overvejelser

- 10.2.1 Krav til indgåelse af aftale
- 10.2.2. Krav til dokumentation for afgift mv.
- 10.3. Lovforslagets udformning
- 11. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige
- 12. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet
- 13. Administrative konsekvenser for borgerne
- 14. Miljømæssige konsekvenser
- 15. Forholdet til EU-retten
- 16. Hørte myndigheder mv.
- 17. Sammenfattende skema

1. Indledning

Med lovforslaget foreslås det, at afgiften for overtrædelse af de særlige regler om handicapparkering og om parkering foran ind- og udkørsel fordobles.

Det foreslås desuden, at den gældende adgang for kommunerne til 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, som udgangspunkt ophæves. Kommunerne vil dog fortsat ved lokale bekendtgørelser kunne fastsætte særlige regler om standsning og parkering for tunge køretøjer (lastbiler, busser, autocampere mv.), påhængskøretøjer (campingvogne mv.) og særligt indrettede køretøjer som f.eks. reklamevogne. Samtidig foreslås der indført generelle regler om, hvornår der kan ske parkering på fortov og i yderrabat, og hvornår et havareret køretøj skal anses for parkeret, samt hjemmel til administrativt at indføre nærmere regler for betalingsparkering på offentligt område.

Endvidere foreslås nogle præciseringer vedrørende standsning og parkering ved vejkryds og udmundende cykelstier på offentligt område.

Derudover foreslås det, at der kan pålægges tre afgifter for samme overtrædelse af reglerne om standsning og parkering på offentligt område, at der dog højst kan pålægges én parkeringsafgift pr. påbegyndt døgn (kalenderdøgn), og at en ny afgift tidligst kan pålægges 24 timer efter den forrige afgift.

Endelig foreslås det, at der administrativt kan fastsættes nærmere regler om brug af skiltning som betingelse for, at der på en privat parkeringsplads kan pålægges en afgift for overtrædelse af vilkårene på parkeringspladsen.

2. Lovforslagets baggrund

Formålet med dette lovforslag er for det første navnlig at skærpe reaktionen over for folk, der overtræder reglerne om parkering i tilfælde, hvor den uretmæssige parkering er til særlig gene for en nærmere gruppe trafikanter, herunder navnlig hvor der er tale om uretmæssig parkering på parkeringspladser reserveret til brug for personer med handicap.

Parkering på pladser, der er forbeholdt handicappede, er således efter Justitsministeriets opfattelse udtryk for en manglende respekt for de medborgere, som f.eks. på grund af gangbesvær bl.a. har et særligt parkeringsbehov. Ligeledes kan parkering foran andres ind- og udkørsel være til stor gene for de personer, der gør brug af ind- og udkørslen til at komme til og fra deres ejendom eller arbejdsplads mv.

Med lovforslaget foreslås på den baggrund en fordobling af afgiften for overtrædelse af de særlige regler

om handicapparkering og om parkering foran ind- og udkørsel. Der henvises herom nærmere til pkt. 3 nedenfor.

Formålet med lovforslaget er for det andet at forbedre forbrugerbeskyttelsen på parkeringsområdet.

Parkering på offentlige områder er underlagt de almindelige offentligretlige regler og kontrolmekanismer (herunder det kommunale tilsyn og Folketingets Ombudsmand), mens parkering på en privat parkeringsplads som udgangspunkt er et rent privatretligt anliggende. Udgangspunktet for vurderingen af de to områder er således på helt grundlæggende områder forskelligt.

For parkering på offentligt område er navnlig bestemmelserne i færdselsloven relevante, mens der også findes enkelte regler af betydning herfor i lov om offentlige veje.

De regler i færdselsloven, som gælder for parkering på offentlige områder, er komplekse, ligesom det i praksis ofte opleves, at skiltning eller afmærkning af en konkret parkeringsrestriktion kan være vanskelig at forstå. For etablering af parkeringsrestriktioner og udførelse af parkeringskontrol på en privat parkeringsplads gælder, at det i praksis ofte opleves som uklart, hvilke regler der gælder for brugen af en konkret parkeringsplads. Brugere af såvel kommunale som privatdrevne parkeringsanlæg oplever således ofte, at parkeringsbøder gives på et uigennemskueligt grundlag.

Justitsministeriet nedsatte derfor i 2009 sammen med Transportministeriet en arbejdsgruppe bestående af repræsentanter fra en række myndigheder, forbrugerorganisationer, private aktører mv. Arbejdsgruppen blev bl.a. anmodet om at 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 bl.a. overveje, hvordan det sikres, at der er en tydelig skiltning med hensyn til muligheden for parkering. Det skulle desuden overvejes, hvordan det sikres, at der i hvert enkelt tilfælde kan fremlægges dokumentation for, at en parkeringsregel eller et parkeringsvilkår er overtrådt. I september 2012 blev arbejdsgruppen også anmodet om at overveje, om der bør være adgang til at pålægge mere end én afgift for samme parkering.

Arbejdsgruppen afgav i juni 2013 en rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet. Med dette lovforslag gennemføres de anbefalinger i arbejdsgruppens rapport, der skal forbedre forbrugerbeskyttelsen på henholdsvis offentligt og privat område, og som kræver lovændringer. Der henvises nærmere til pkt. 4-10 nedenfor.

Hvis lovforslaget vedtages, vil regeringen også gennemføre de administrative forskrifter, som er anbefalet af arbejdsgruppen, herunder ændre vejafmærkningsreglerne og fastsætte regler om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgift for parkering på privat parkeringsområde.

3. Handicapparkering og parkering foran ind- og udkørsel til og fra ejendom

3.1. Gældende ret

3.1.1. Færdselslovens § 88 a

Det følger af færdselslovens § 88 a, stk. 1, at justitsministeren og transportministeren for at imødekomme særlige behov for personer med handicap kan dispensere fra reglerne i færdselslovens kapitel 1-14, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Justitsministeren kan endvidere fastsætte regler, der helt eller delvist fritager personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning fastsat i medfør af lovens § 92, stk. 1, nr. 1.

Administrationen af de regler, der er fastsat efter § 88 a, stk. 1, om fritagelse af visse personer med handicap for at efterkomme bestemmelser om parkering og standsning, kan i medfør af § 88 a, stk. 2,

henlægges til en privat organisation. Justitsministeren kan i forbindelse hermed fastsætte nærmere regler om klageadgang og betaling for organisationens udstedelse af tilladelser samt i øvrigt fastsætte regler for organisationens virksomhed i forbindelse med administrationen af opgaverne. Denne bemyndigelse er udmøntet ved, at administrationen af ordningen vedrørende parkeringskort til handicappede er henlagt til Danske Handicaporganisationers Brugerservice.

3.1.2. Parkeringskort til personer med handicap

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.

Det er i § 6 i bekendtgørelse om parkeringskort for personer med handicaps nærmere fastsat, hvilken persongruppe som kan få udstedt og fornyet et parkeringskort for personer med handicap.

Det følger af bekendtgørelsens § 7, at et parkeringskort kun må anvendes i forbindelse med befordring af indehaveren af parkeringskortet, og at kortet ikke må overdrages til andre.

Når et parkeringskort anvendes, skal det være anbragt inden for forruden med kortets forside klart synlig for kontrol, jf. bekendtgørelsens § 10.

De arealer, der er reserveret til parkering med tavlen E 33 (Almindeligt, blå P-skilt), kan suppleres med undertavlen E 23 (Blåt skilt med kørestol), hvorefter de kun må benyttes til standsning og parkering af køretøjer, der har en i medfør af færdselslovens § 88 a udstedt tilladelse, jf. § 23 i bekendtgørelse nr. 802 af 4. juli 2012 om vejafmærkning, som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 234 af 7. marts 2013. Endvidere fremgår der minimumsdimensioner for parkeringsbåse for handicappede af bekendtgørelse nr. 801 af 4. juli 2012 om anvendelse af vejafmærkning § 188, stk. 2. Endelig følger det af bekendtgørelsen om vejafmærkning § 56 (T 33) bl.a., at hvis en parkeringsbås er forsynet med et invalidesymbol (V 23 Invalidesymbol), angiver dette, at den kun må benyttes til standsning og parkering af køretøjer, der er forsynet med en i medfør af færdselslovens § 88 a udstedt tilladelse. Det ovennævnte parkeringskort for personer med handicap udgør en sådan tilladelse.

Afgørelse i sager om ansøgning om udstedelse eller fornyelse af parkeringskort træffes af Danske Handicaporganisationers Brugerservice med klageadgang til Rigspolitiet.

3.1.3. Færdselslovens § 92, stk. 3

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

Bestemmelsen blev indsat ved lov nr. 1565 af 20. december 2006 om ændring af færdselsloven og pasloven. Det fremgår af forarbejderne til lovændringen (lovforslag nr. L 71, folketingstidende 2006-07), at det navnlig vil kunne være relevant at etablere individuelle handicaparkeringspladser med henblik på at sikre, at personer med svære handicap kan parkere tæt på bopæl og arbejdsplads eller lignende.

3.1.4. Håndhævelse

Regler om standsnings- og parkeringsafgifter fremgår af færdselslovens § 121. Afgiften udgør 510 kr., jf. færdselslovens § 121, stk. 5.

Det følger af færdselslovens § 122 a, stk. 1, at justitsministeren kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til kommunalbestyrelsen. Det følger af § 122 a, stk. 4, at justitsministeren fastsætter nærmere regler om den kommunale parkeringskontrols virksomhed, jf. herved bekendtgørelse nr. 972 af 17. oktober 2005 om kommunal parkeringskontrol.

Overtrædelser af standsnings- og parkeringsbestemmelserne, herunder ulovlig parkering på handicappladser, indgår i den løbende prioritering af politikredsenes opgaver, men opgaven varetages i det daglige overvejende af kommunerne på grundlag af reglerne i bekendtgørelsen om kommunal parkeringskontrol.

Kommunernes Landsforening (KL) har oplyst, at kommunerne har et særligt fokus på problemet, 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 handicapkort i omløb. Såfremt en kontrollant 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.

I retspraksis er der pålagt parkeringsafgift for parkering med invalidebil på den parkeringsplads, som var tildelt til køretøjet, jf. færdselslovens § 92, stk. 3, men hvor parkering var sket uden placering af parkeringskort for personer med handicap synligt i bilens forrude.

3.1.5. Parkering foran ind- og udkørsel til og fra ejendom

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 4, at politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af en række af færdselslovens regler om standsning og parkering, herunder færdselslovens § 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.

3.2. Justitsministeriets overvejelser

3.2.1. Skærpet reaktion

3.2.1.1. Personer med handicap kan have et helt særligt behov for at kunne parkere nemt og tæt ved eksempelvis deres bolig, offentlige institutioner, hospitaler, stationer og indkøbsmuligheder.

Der er derfor i færdselslovgivningen allerede en række muligheder for, at der kan tages særligt hensyn til denne gruppe trafikanter.

Det forekommer imidlertid, at personer, der ikke selv har et handicap, uretmæssigt benytter parkeringspladser reserveret til personer med handicap. Dette er til stor gene for en persongruppe, der i forvejen ofte oplever at have en mere besværlig hverdag end andre.

Parkering på pladser, der er forbeholdt personer med handicap, er samtidig udtryk for en manglende respekt for de medborgere, som f.eks. på grund af gangbesvær har et særligt parkeringsbehov.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at der er behov for at ændre færdselsloven for yderligere at beskytte det særlige behov for let tilgængelige parkeringsmuligheder for personer med handicap.

Justitsministeriet foreslår nærmere, at parkering på en parkeringsplads reserveret til personer med handicap fremover pålægges en forhøjet afgift svarende til det dobbelte af normalafgiften.

Justitsministeriet bemærker i den forbindelse, at det normalt må anses for åbenbart objektivt konstaterbart for den enkelte, når man parkerer på en reserveret parkeringsplads, idet parkeringspladsen er tydeligt afmærket og skiltet i henhold til reglerne herom i vejafmærkningsbekendtgørelsen. Den pågældende må således normalt antages at være klar over, at vedkommende parkerer ulovligt på en parkeringsplads, der er forbeholdt personer med et særligt behov.

3.2.1.2. Justitsministeriet finder, at der også kan være anledning til at skærpe reaktionen i forhold til parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom, jf. færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2.

Også 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.

Justitsministeriet foreslår på den baggrund nærmere, at parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom fremover ligeledes pålægges en forhøjet afgift svarende til det dobbelte af normalafgiften.

3.2.1.3. Den foreslåede forhøjede afgift vil blive pålagt af politiet eller kommunerne efter de gældende regler om håndhævelse, jf. ovenfor under pkt. 3.1.4.

Det vil som hidtil i sidste ende være op til domstolene at vurdere, om en konkret parkeringsafgift er pålagt med rette.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 9 (forslag til færdselslovens § 121, stk. 5), og bemærkningerne hertil.

3.2.2. Særligt reserveret parkeringsplads, jf. § 92, stk. 3

Som anført ovenfor under pkt. 3.1.4 er der i retspraksis pålagt parkeringsafgift for parkering med invalidebil på den parkeringsplads, som var tildelt køretøjet, jf. færdselslovens § 92, stk. 3, men hvor parkering var sket uden placering af parkeringskort for personer med handicap synligt i bilens forrude.

Justitsministeriet finder imidlertid, at der i forhold til denne særlige type reserverede parkeringspladser ikke bør gælde et krav om, at parkeringskortet for personer med handicap skal ligge synligt i bilen.

Justitsministeriet er i den forbindelse opmærksom på, at navnlig ordensmæssige hensyn taler for, at der ikke bør kunne ske misbrug af parkeringskort for handicappede, eksempelvis således at personen lader gæster anvende kortet til lempelig adgang til parkering på almindeligt tilgængelige parkeringspladser i lokalområdet under besøg hos den handicappede.

På den anden side taler hensynet til mobiliteten for den enkelte person med et handicap efter Justitsministeriets opfattelse for, at parkeringskortet ikke nødvendigvis skal være i køretøjet, når det er hensat på den parkeringsplads, der er specifikt reserveret til køretøjet. Der er således ikke tale om en almindelig tilgængelig parkeringsplads, da ingen andre personer – heller ikke andre personer med parkeringskort for

handicappede – vil kunne anvende pladsen. Den handicappede kan heller ikke selv anvende pladsen med et andet køretøj.

Hertil kommer, at der efter omstændighederne vil være grundlag for at inddrage en reservation meddelt efter færdselslovens § 92, stk. 3, hvis den pågældende misbruger sit parkeringskort f.eks. ved at låne det ud til andre.

Justitsministeriet vil på den baggrund, hvis lovforslaget vedtages, tage skridt til en præcisering af de relevante administrative forskrifter, således at det ikke fremover skal være et krav, at personen med handicap skal placere sit parkeringskort i køretøjet, når køretøjet er hensat på en parkeringsplads, der er reserveret til køretøjet, jf. færdselslovens § 92, stk. 3. Dette vil ske ved en ændring af bekendtgørelsen om parkeringskort og en ændring af vejafmærkningsbekendtgørelsen.

Justitsministeriet vil samtidig i samarbejde med KL sikre, at kommunerne er opmærksomme på muligheden for at inddrage en reservation meddelt efter færdselslovens § 92, stk. 3, hvis den pågældende misbruger sit parkeringskort i form af at udlåne det til andre.

3.2.3. Institutionsparkeringskort

3.2.3.1. Justitsministeriet har i tilknytning til de tiltag vedrørende parkeringsforholdene for personer med handicap, der er nævnt under pkt. 3.2.1 og 3.2.2, overvejet, om der bør indføres et såkaldt institutionskort, dvs. et kort, der skulle kunne anvendes mere generelt til transport af en institutions ældre, gangbesværede eller handicappede beboere.

Justitsministeriet finder imidlertid ikke grundlag for, at der indføres et sådant særligt parkeringskort for institutioner eller for virksomheder, der beskæftiger sig med transport af personer bosat på institutioner mv.

Justitsministeriet har herved lagt vægt på, at de gældende regler om parkeringskort bygger på fælles EU-retlige regler, hvilket er med til at sikre, at parkeringskortet også er brugbart i andre lande i EU. Dette indebærer, at et parkeringskort udstedes til personen med et handicap som et personligt kort.

Hertil kommer, at de særlige regler om parkeringskort i dag alene vedrører personer, der må anses for at være handicappede. Personer, der grundet helbredsforhold, aldersbetinget svækkelse eller andre forhold har særlige problemer med at kunne færdes i trafikken, herunder at parkere, men som ikke kan anses for at være handicappede, har efter de gældende regler ikke adgang til et parkeringskort for handicappede.

Justitsministeriet finder ikke, at gruppen af personer, der som handicappede med parkeringskort har en særlig lempelig adgang til parkering, bør udvides til også at omfatte andre persongrupper. En sådan udvidelse af personkredsen ville kunne medføre en risiko for, at respekten for handicapparkering ville svækkes yderligere, ligesom det ville kunne betyde et yderligere pres på de eksisterende parkeringsmuligheder, hvis der skal etableres flere særligt reserverede parkeringspladser til en større gruppe personer end i dag.

3.2.3.2. Justitsministeriet bemærker i øvrigt, at et institutionskort efter omstændighederne vil kunne give anledning til misbrug, idet kortet ikke vil være personligt og ikke vil være knyttet til befordring af en eller flere specifikke personer.

Det vil i forhold til håndhævelse af parkeringsreglerne således være meget vanskeligt for den enkelte parkeringskontrollant at vurdere, om eksempelvis en bus rent faktisk måtte være i færd med at transportere en person, der berettiger til, at der i bussen anvendes et institutionsparkeringskort. Det må i øvrigt anses

for vanskeligt at afgrænse den persongruppe, der i givet fald ville skulle være berettiget til at gøre brug af transport og parkering med brug af et institutionskort.

3.2.3.3. Justitsministeriet bemærker endelig, at de fordele, der med et institutionsparkeringskort ville kunne opnås for den persongruppe, der – uanset at de kan have særlige behov for fleksibel parkering – ikke kan anses for at være handicappede, i praksis ofte kan tilgodeses gennem de eksisterende regler.

Kommunerne kan således efter de gældende regler som led i deres generelle bygnings- og vejkonstruktioner tage de fornødne hensyn til behovet for særligt lette adgangsveje, ligesom vejbestyrelsen og vejmyndigheden i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, har mulighed for at træffe bestemmelse om lokale foranstaltninger om parkering.

Justitsministeriet vil i samarbejde med KL sikre, at der i kommunerne er den fornødne viden om de eksisterende muligheder for at opnå et personligt parkeringskort for personer med et handicap – også til personer, der ikke selv kan køre bil.

Desuden vil ministeriet – i samarbejde med KL – informere kommunerne om mulighederne efter de gældende regler i færdselsloven, herunder bestemmelsen i § 92, stk. 1, for bl.a. at etablere særlige parkeringsforhold ved plejehjem, hospitaler, kulturcentre mv., således at den befolkningsgruppe, der – uanset at de ikke er handicappede – kan have behov for fordelagtige parkeringsforhold ved sådanne særlige bygninger, kan tilgodeses i fornøden grad.

4. Standsning og parkering ved vejkryds, cykelstis udmunding mv.

4.1. Gældende ret

Færdselslovens §§ 28-31 indeholder almindelige regler om, hvordan standsning og parkering ikke må ske.

Det er herunder i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1, fastsat, at standsning eller parkering ikke må ske på fodgængerfelt eller ud for udkørsel fra cykelsti eller inden for en afstand af 5 meter foran fodgængerfeltet eller udkørslen (den såkaldte 5-meter-regel). Formålet med bestemmelsen er at sikre, at oversigten ved et fodgængerfelt eller en udkørsel fra cykelsti ikke forringes, jf. Folketingstidende 1975-1976, Tillæg A, sp. 383 f.

Det er endvidere i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, fastsat, at standsning eller parkering ikke må ske i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant (den såkaldte 10-meter-regel). Bestemmelsen har til formål at sikre, at udsynet ikke hindres for de trafikanter, som drejer om hjørnet, jf. Folketingstidende 1931-1932, Tillæg A, sp. 3645 (om den tilsvarende bestemmelse i den dagældende færdselslov).

Ordene ”eller cykelstis” i § 29, stk. 1, 2. pkt., var ikke medtaget i det oprindelige lovforslag, der blev fremsat for Folketinget den 3. marts 1975, men som ikke nåede at blive færdigbehandlet i sin helhed. Forud for genfremsættelsen den 9. oktober 1975 blev der foretaget en fornyet gennemgang af lovforslaget, hvilket bl.a. gav anledning til en række ændringer af overvejende redaktionel og sproglig karakter, bl.a. i forslaget til § 29, stk. 1. Af det genfremsatte lovforslags forarbejder fremgår, at vendingen ”eller cykelstis nærmeste kant” i § 29, stk. 1, nr. 2, 2. led, først blev tilføjet efter genfremsættelsen i 1976 af lovforslaget, som førte til vedtagelse af færdselsloven fra 1976 (lov nr. 287 af 10. juni 1976), jf. Folketingstidende 1975-76, Tillæg A, sp. 384. Den nærmere baggrund for tilføjjelsen af ”eller cykelstis” fremgår ikke af bemærkningerne, ligesom der heller ikke i bemærkningerne er taget nærmere stilling til forholdet mellem bestemmelserne i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1 og nr. 2.

For anvendelsen af flere af bestemmelserne om standsning og parkering i § 29 er det afgørende, om to

vejarealers møde er karakteriseret som et veikryds. F.eks. finder 10-meter-reglen i § 29, stk. 1, nr. 2, kun anvendelse, hvis der er tale om et veikryds, hvor to kørebaner mødes. Er der i stedet tale om en ind- eller udkørsel til og fra en ejendom, hvor et af vejarealerne falder uden for færdselslovens anvendelsesområde, må parkering blot ikke ske ud for ind- eller udkørslen, jf. færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2. Veikryds er i færdselslovens § 2, nr. 28, defineret som ”veikryds, vejforgrening og vejudmunding”. Om de nævnte bestemmelser og deres baggrund henvises der til den udførlige redegørelse i pkt. 2.3.1 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet. Om praksis vedrørende bestemmelserne henvises til rapportens pkt. 2.3.2.

Det er kommunal praksis, at 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, 2. led, også finder anvendelse, f.eks. hvor den tværgående vej alene består af en cykelsti.

Københavns Byret har i en fogedretskendelse af 21. maj 2007 fastholdt en parkeringsafgift, som Københavns Kommune havde pålagt på grundlag af 10-meter-reglen i en situation, hvor en bil holdt parkeret i en afstand af 6,5 m fra en kombineret cykel- og gangstis udmunding i en tværgående vej. Bilisten bestred bl.a., at der på stedet var tale om et veikryds, hvor færdselslovens 10-meter-regel fandt anvendelse, da cykelstien ikke havde nogen kant, der var en ubrudt kantsten langs den tværgående vej.

Det er imidlertid Justitsministeriets opfattelse, at 10-meter-reglen i § 29, stk. 1, nr. 2, 2. led, alene kan antages at finde anvendelse, hvor den tværgående vej består af en kørebane alene eller af en kørebane og en cykelsti, mens 5-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1, generelt finder anvendelse ved cykelstiers udmunding i veje, uanset om cykelstien ligger på langs eller tværs af vejen.

En sådan forståelse af sammenhængen mellem § 29, stk. 1, nr. 1 og nr. 2, har efter ministeriets opfattelse ikke indvirkning på, hvordan begrebet ”veikryds” i færdselslovens § 2, nr. 28, skal forstås.

4.2. Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen har anført, at udgangspunktet for overvejelserne om, hvorvidt færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1 (10-meter-reglen), eller § 29, stk. 1, nr. 2, 2. led (5-meter-reglen), finder anvendelse, når en selvstændig cykelsti munder ud i en tværgående vej (udmunding i eget tracé), er, at parkeringsmyndigheden normalt har frihed til at vælge, hvilken af bestemmelserne der danner grundlag for pålæggelse af en parkeringsafgift, såfremt de begge finder anvendelse på en konkret parkering. Det er i den forbindelse arbejdsgruppens opfattelse, at ordlyden af § 29, stk. 1, nr. 1 og nr. 2, giver anledning til tvivl om, hvilken af bestemmelserne, som finder anvendelse i en sådan situation. Arbejdsgruppen peger i tilknytning hertil på, at der ikke i forarbejderne til bestemmelserne udtrykkeligt er taget stilling til, hvilken af bestemmelserne der finder anvendelse i en sådan situation.

Arbejdsgruppen har på den baggrund anbefalet, at § 29, stk. 1, nr. 1 og 2, præciseres, så det udtrykkeligt kommer til at fremgå, at 10-meter-reglen finder anvendelse, hvor den tværgående vej består af en kørebane alene eller af en kørebane og en cykelsti, mens færdselslovens 5-meter-reglen generelt finder anvendelse ved cykelstiers udmunding i veje, uanset om cykelstien ligger på langs eller tværs af vejen.

Der henvises til pkt. 2.3.4 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

4.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 4 og § 1, nr. 5 (forslaget til færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 1, og § 29, stk. 1, nr. 2).

5. Generelle, lokale parkeringsrestriktioner fastsat i medfør af færdselslovens § 92 c, stk. 4

5.1. Gældende ret

Efter færdselsloven § 92, stk. 1, nr. 1, kan vejbestyrelsen for en offentlig vej – og kommunalbestyrelsen som vejmyndighed for en privat fællesvej omfattet af afsnit III i lov om private fællesveje, jf. lovens § 3, stk. 1 og 2 – med samtykke fra politiet træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse og indretning, herunder bestemmelser om standsning og parkering.

De foranstaltninger, der iværksættes efter færdselslovens § 92, skal som udgangspunkt tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af færdselslovens § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Er en foranstaltning efter § 92, stk. 1, nr. 1, om parkering og standsning, eller § 92, stk. 1, nr. 3, om forbud mod visse færdselsarter, ikke begrænset til en bestemt vejstrækning, kan den dog i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse, jf. § 92 c, stk. 4.

Færdselslovens § 92 c, stk. 4, har den konsekvens, at færdselslovens § 92, stk. 1, kan anvendes til både at træffe færdselsmæssige bestemmelser, herunder om parkering og standsning, der kun angår et mindre område, f.eks. etablering og reservering af bestemte parkeringspladser, og til at træffe færdselsmæssige bestemmelser, herunder om parkering og standsning, der angår et større geografisk område.

5.2. Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen peger på, at den adgang, som kommunerne har til efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, jf. § 92 c, stk. 4, at udstede lokale parkeringsbekendtgørelser, indebærer, at der som supplement til færdselslovens generelle parkeringsregler og de lokale parkeringsrestriktioner, som er tilkendegivet ved afmærkning, kan findes op til 98 supplerende lokalt afgrænsede regelsæt om parkering. De lokalt afgrænsede regelsæt skifter ved krydsning af kommunegrænserne, og deres indhold fremgår alene af lokale bekendtgørelser, som typisk er offentliggjort på kommunernes hjemmesider. Det fremgår af pkt. 2.4.2.1 i arbejdsgruppens rapport, at mindst 75 af landets 98 kommuner i 2011 havde udstedt sådanne lokale parkeringsbekendtgørelser.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at ordningen med lokale parkeringsbekendtgørelser – herunder i lyset af borgernes generelle øgede mobilitet – medvirker til at gøre det vanskeligt for borgerne at overskue, hvordan parkering lokalt kan ske lovligt. Det kan medvirke til, at forbrugerne kan have en oplevelse af, at parkeringsafgifter gives på et uigennemskueligt grundlag. 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.

Arbejdsgruppen finder, at det, der er fastsat i flertallet af de gældende lokale parkeringsregler, så vidt muligt bør videreføres i færdselsloven som gældende for hele landet, således at det som udgangspunkt kun kan fraviges lokalt ved skiltning eller afmærkning. De lokale behov i forhold til, hvad der skal gælde for parkering for visse typer af særlige køretøjer, er dog meget forskellige, og der er derfor et praktisk behov for i et vist omfang fortsat at kunne fastsætte særlige regler om standsning og parkering ved lokal bekendtgørelse.

På den baggrund finder arbejdsgruppen, 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 være muligt ved lokale bekendtgørelser at fastsætte særlige regler om standsning og parkering for tunge køretøjer (lastbiler, busser, autocampere mv.), og påhængskøretøjer (campingvogne

mv.). Tilsvarende gælder med hensyn til særligt indrettede køretøjer som f.eks. reklamevogne, hvor lokale regler udstedes for at varetage andet end parkeringshensyn. Efter arbejdsgruppens opfattelse er det naturligt, at man som fører af sådanne ”særlige” køretøjer skal gøre sig bekendt med de lokale regler, der gælder herfor, således at lokale regler af denne karakter ikke vil indebære, at forbrugere med rette vil kunne anføre, at parkeringsafgifter pålægges på et uigennemskueligt grundlag.

Desuden bør der være adgang til ved lokal bekendtgørelse at udvide det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, som følger af de generelle regler i færdselsloven, uden at der samtidig sker nogen indskrænkning af dette område.

Arbejdsgruppen finder imidlertid, at den enkelte kommune skal være forpligtet til at offentliggøre sin lokale parkeringsbekendtgørelse udstedt med afsæt i ovennævnte anvisninger dels 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 – f.eks. Rigspolitiet.

Der henvises nærmere til pkt. 2.4.2.2 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

5.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 6, og § 1, nr. 7 (forslagene til færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt. og § 92 c, stk. 5).

Det bemærkes, at det – i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger – med lovforslaget foreslås, at den gældende hjemmel til at udstede lokale parkeringsbekendtgørelser ophæves, og der i stedet indsættes en ny bestemmelse om adgang til at fastsætte lokale særregler. Det indebærer, at de gældende lokale bekendtgørelser bortfalder, således at den enkelte kommune vil skulle udstede en ny lokal bekendtgørelse i det omfang, kommunen ønsker at fastsætte lokale regler inden for rammerne af det, der er anført ovenfor.

6. Standsning og parkering i yderrabat og på fortov

6.1. Gældende ret

Færdselslovens §§ 28-31 indeholder almindelige regler om, hvordan standsning og parkering ikke må ske.

Det er herunder fastsat i færdselslovens § 28, stk. 3, at standsning eller parkering ikke må ske på cykelsti, gangsti, fortov, helleanlæg, midterrabat eller lignende. Køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, kan dog, medmindre andet bestemmes i en lokal bekendtgørelse, jf. § 92, stk. 4, 2. pkt., standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet.

Bestemmelsen i § 28, stk. 3, fik sit nuværende indhold ved færdselsloven af 10. juni 1976. Af forarbejderne til bestemmelsen, jf. Folketingstidende 1975-76, Tillæg A, spalte 383, og Tillæg B, spalte 1814 ff., fremgår bl.a., at man havde overvejet, hvorvidt standsning eller parkering med en del af køretøjet på fortov helt skulle forbydes. Under henvisning til, at det mange steder, herunder på veje, hvor kørebanen er smal, er ønskeligt at tillade denne form for standsning eller parkering, blev en sådan ordning imidlertid ikke foreslået. Det fremgår endvidere af bemærkningerne, at der herved også blev taget hensyn til, at et forbud i meget betydeligt omfang ville nødvendiggøre fravigelser gennem afmærkning. Om baggrunden for reglen om, at der lokalt kan fastsættes forbud mod parkering med en del af køretøjet på fortov, anføres i motiverne, at det ikke kan udelukkes, at det i visse områder vil være mere hensigtsmæssigt som

udgangspunkt helt at forbyde denne form for standsning eller parkering, således at denne kun er tilladt, såfremt det er tilkendegivet ved særlig afmærkning.

6.2. Arbejdsgruppens overvejelser

6.2.1. Parkering på fortov

Arbejdsgruppen peger på, at der i 2011 var 38 kommuner, som havde indført forbud mod delvis standsning og parkering på *fortov*. Blandt kommunerne er der stor forskel på, hvorvidt de lokale parkeringsbekendtgørelse er gældende for hele kommunen, inden for byzonen eller udelukkende for nærmere angivne vejstrækninger.

Arbejdsgruppen anbefaler, at adgangen til at fastsætte parkeringsrestriktioner ved lokale bekendtgørelser som udgangspunkt ophæves, jf. pkt. 5 ovenfor. Arbejdsgruppen anbefaler derfor, at der i stedet fastsættes en generel regel om, at standsning eller parkering på fortov er forbudt. Da behovet for at tage hensyn til fodgængere som udgangspunkt må antages at være størst i byområder, finder arbejdsgruppen imidlertid, at dette generelle forbud for så vidt angår personbiler bør udformes således, at forbuddet begrænses til tættere bebyggede områder, dvs. områder afgrænset med byzonetavler, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23, E 55.

Samtidig finder arbejdsgruppen, at kommunerne i lokale bekendtgørelser bør kunne udvide det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses med en del af køretøjet på fortovet.

Den foreslåede ordning vil indebære, at der *uden for tættere bebyggede områder* vil kunne standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortovet, medmindre dette er i strid med færdselslovens § 3 (om at trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtågenhed, så der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres), eller der lokalt gælder et forbud anvist ved skiltning, afmærkning mv. Vejbestyrelsen kan herunder i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, jf. § 92 c, stk. 4, ved etablering af afmærkning mv. fravige færdselslovens generelle udgangspunkt, således at det f.eks. i områder med særligt sårbart fortov, er forbudt at standse eller parkere delvist på fortovet.

Den foreslåede ordning vil samtidig indebære, at der *i tættere bebygget område* som udgangspunkt ikke vil kunne standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortovet, medmindre dette generelt ved lokal bekendtgørelse eller konkret ved skiltning er tilladt.

Der henvises til pkt. 2.4.2.2.1 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

6.2.2. Parkering i yderrabat

Arbejdsgruppen peger på, at omkring 20 kommuner i 2011 i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, havde fastsat forbud mod standsning og parkering på *yderrabatter* (som også kan betegnes som vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal). Forbuddene er formuleret forskelligt og varierer mellem at forbyde standsning og parkering på sådanne rabatter og rabatter uden hård belægning.

I 13 af kommunerne gælder forbuddet mod parkering på yderrabatter kun inden for tættere bebygget områder afgrænset med byzonetavler eller udelukkende i nærmere angivne større byer i kommunen. I syv kommuner, herunder København og Frederiksberg gælder forbuddet i hele kommunen.

Forbuddet i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., mod at standse og parkere på cykelsti, gangsti eller fortov blev indsat ved lov nr. 287 af 10. juni 1976. Det fremgår imidlertid af forarbejderne til færdselslovens § 28 fra 1975, jf. Folketingstidende 1975-76, Tillæg A, sp. 382, at allerede efter dagældende ret var standsning eller parkering med fire hjul på cykelsti, gangsti eller fortov i strid med de dagældende

bestemmelser om anvendelse af færdselsbaner. Med 1976-loven indsattes også bestemmelsen i § 28, stk. 3, 2. pkt., om at standsnings- og parkeringsforbuddet i 1. pkt. også skal gælde for midterrabat, helleanlæg og lignende. Det fremgår af forarbejderne, at det særligt i byerne af miljømæssige grunde findes uheldigt, at der foretages standsning eller parkering her. Der er ikke i forarbejderne taget stilling til, hvilke ”lignende” arealer standsnings- og parkeringsforbuddet omfatter, og der ses ikke at foreligge trykt praksis fra domstolene, som tager stilling hertil.

Arbejdsgruppen anfører imidlertid, at det følger af færdselslovens § 28, stk. 2, 3. pkt., at køretøjet ved standsning eller parkering skal anbringes i vejens længderetning ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne. Kørebane er i færdselslovens § 2, nr. 9, defineret som den del af vejen, der er bestemt for kørende, herunder dog ikke cykelsti eller ridesti. Bestemmelsen i færdselslovens § 28, stk. 2, 3. pkt., blev indsat ved lov nr. 153 af 24. maj 1955 (som § 38, stk. 2, 2. pkt.). Det fremgår af side 70 i Betænkning nr. 91/1954 angående revision af færdselsloven og loven om motorkøretøjer, at der for så vidt angår arealet uden for kørebanens yderkant i første række tænkes på rabatten eller lignende arealer. Det er således forudsat, at der – såfremt det er muligt – skal standses eller parkeres i rabatten ved almindelig parkering ved kørebanens yderkant.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at forbud mod standsning eller parkering i yderrabatten må antages at være særlig relevant i bymæssig bebyggelse. Derimod må det anses for særdeles uhensigtsmæssigt helt at forbyde standsning og parkering i rabat uden for tættere bebygget område, da dette ofte er det færdselssikkerhedsmæssigt mest hensigtsmæssige areal at standse eller parkere på. Dertil kommer, at det ved indførelsen af færdselslovens § 28, stk. 2, 3. pkt., i 1976 som nævnt blev forudsat, at man om muligt parkerer i rabatten. Arbejdsgruppen finder derfor, at en eventuel generel regel om forbud mod parkering i yderrabatten for så vidt angår personbiler bør afgrænses til tættere bebygget område.

Arbejdsgruppen er opmærksom på, at et forbud ligeledes kan være relevant ved yderrabatter uden hård belægning, hvor parkering kan tænkes at ødelægge rabatten. Arbejdsgruppen finder imidlertid ikke, at der kan formuleres en tilstrækkelig entydig regel herom, som det i praksis vil være let for dem, der parkerer, at efterleve. Arbejdsgruppen finder derfor, at der – hvis der ønskes indført et forbud i videre udstrækning, end der følger af den foreslåede generelle regel – må ske skiltning eller afmærkning,

Samtidig finder arbejdsgruppen, at der er tale om et område, hvor det vil være naturligt, at kommunerne i lokale bekendtgørelser kan *udvide* det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, så det også omfatter standsning eller parkering i yderrabat i tættere bebygget område, uden at dette skal anvises ved skiltning, afmærkning mv.

Der henvises til pkt. 2.4.2.2.2 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

6.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til ændring af færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt.), § 1, nr. 3 (forslaget til ændring af færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt.) og § 1, nr. 8 (forslaget til ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2) samt bemærkningerne hertil.

Den foreslåede ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2, er dog af lovtekniske grunde affattet anderledes end foreslået af arbejdsgruppen med henblik på at sikre, at der vil kunne pålægges afgift for at overtræde dels reglerne om forbud mod standsning og parkering på cykelsti, gangsti, yderrabat, (jf. lovforslagets § 1, nr. 2, om forslaget til ændring af færdselslovens § 28, stk. 3), midterrabat og helleanlæg, dels reglerne om forbud mod parkering med en del af køretøjet på fortovet i tættere bebygget område, jf. lovforslagets § 1, nr. 2-3 (de foreslåede ændringer af færdselslovens § 28, stk. 3, 1. og 3. pkt.) i de

tilfælde, hvor der ikke ved lokal parkeringsbekendtgørelse er fastsat regler om en udvidelse af det lovlige parkeringsområde, således at parkering med en del af køretøjet på fortovet lokalt er lovligt.

7. Havarerede køretøjer

7.1. Gældende ret

Færdselsloven indeholder ikke en definition af begrebet havari. Det fremgår imidlertid af § 1, stk. 2, i bekendtgørelse nr. 161 af 22. marts 1999 om slæbning af køretøjer, at der ved et havareret køretøj forstås et køretøj, der på grund af uheld eller teknisk fejl ikke er i stand til at fortsætte kørslen ved egen kraft eller ikke er i stand til at fortsætte kørslen forsvarligt.

Det fremgår af færdselslovens § 31, stk. 2, at et køretøj, som på grund af færdselsuheld, motorfejl eller af anden årsag er standset på et sted, hvor det er forbudt at standse eller parkere, snarest muligt skal flyttes til et passende sted, medmindre andet følger af bestemmelserne i § 9. Færdselslovens § 9 fastsætter forpligtelser for trafikanter, der er indblandet i færdselsuheld, og det fremgår af bestemmelsens stk. 3, at hvis nogen er dræbt eller kommet alvorligt til skade ved færdselsuheldet, må der ikke ændres ved forholdene på uheldsstedet eller fjernes spor, som kan være af betydning for opklaringen af uheldet. Køretøj, der har været indblandet i uheldet, skal dog flyttes, hvis dets placering er til fare for færdslen.

Der er ikke i færdselsloven fastsat særskilte bestemmelser om, hvornår et havareret køretøj kan anses for parkeret, og heller ikke regler, der nærmere fastsætter, hvor længe et havareret køretøj, som ikke holder et sted, hvor det er forbudt at standse eller parkere, i øvrigt må være placeret det pågældende sted.

Det antages imidlertid, at der er tale om en parkering fra det øjeblik, hvor et havareret køretøj kunne have været repareret eller slæbt bort, fordi køretøjet fra det øjeblik må anses for ”hensat”, jf. definitionen på parkering i færdselslovens § 2, nr. 17.

Det afhænger således af den konkrete situation, hvornår et havareret køretøj må anses for parkeret. Det kan imidlertid være vanskeligt for den enkelte parkeringskontrollant konkret at vurdere, om et køretøj er havareret, og i givet fald om det må anses for ”hensat” og dermed parkeret. På den baggrund forekommer det formentlig i praksis, at der udstedes parkeringsafgifter i situationer, hvor køretøjet faktisk var havareret, og hvor det endnu ikke havde været muligt at fjerne eller reparere køretøjet.

7.2. Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen anbefaler, at adgangen til at fastsætte parkeringsrestriktioner ved lokale bekendtgørelser som udgangspunkt ophæves, jf. pkt. 5 ovenfor. I en række lokale bekendtgørelser er der fastsat regler om, hvornår et havareret køretøj anses for parkeret. Arbejdsgruppen har i den forbindelse overvejet, hvilke generelle regler der fremover bør gælde herom.

Arbejdsgruppen peger på, at der i 2011 var omkring 35 kommuner, som med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, havde fastsat bestemmelser om havarerede køretøjer i de lokale parkeringsbekendtgørelser. I 32 af de 35 kommunale bekendtgørelser er der fastsat en tidsbegrænsning for, hvor længe et havareret/ubrugbart køretøj må holde. Bestemmelserne varierer fra en tidsbegrænsning på 48 timer (en kommune), 24 timer (otte kommuner), 12 timer (21 kommuner) og ned til tre timer (to kommuner). Endvidere har to af kommunerne fastsat tidsbegrænsningen således, at havarerede køretøjer ikke må parkeres om natten.

Arbejdsgruppen finder, at der i færdselsloven bør indsættes en klar og entydig bestemmelse om, hvornår et havareret køretøj kan anses for parkeret. En sådan bestemmelse vil i givet fald skulle sikre, at føreren af et havareret køretøj ikke bliver pålagt afgift, førend føreren har haft rimelig tid til at flytte køretøjet. På den baggrund anbefaler arbejdsgruppens *flertal* (alle medlemmer på nær Forbrugerrådet), at et havareret

køretøj anses for parkeret 18 timer efter, at det er hensat. Arbejdsgruppens *mindretal* (Forbrugerrådet) finder dog, at et havareret køretøj først skal anses for parkeret 24 timer efter, at det er hensat, idet en sådan regel vil være lettere for forbrugeren at huske og forstå.

Endvidere finder arbejdsgruppen, at det bør fremgå udtrykkeligt af færdselsloven, hvornår et køretøj ikke skal anses for parkeret, fordi det er havareret. I overensstemmelse med § 1, stk. 2, i bekendtgørelse om slæbning af køretøjer, jf. pkt. 4.1 ovenfor, foreslås det, at dette bør være tilfældet, når køretøjet på grund af uheld eller anden teknisk fejl ikke er i stand til at fortsætte kørslen ved egen kraft eller ikke er i stand til at fortsætte kørslen forsvarligt.

I den konkrete situation vil parkeringskontrollanten efter omstændighederne fortsat kunne have vanskeligt ved at afgøre, hvorvidt et køretøj er havareret eller ej.

Hvis der på køretøjet ikke er nogen tydelige tegn på havari, vil parkeringskontrollanten som hidtil kunne pålægge en parkeringsafgift, hvis køretøjet holder i strid med standsnings- eller parkeringsreglerne på stedet. Kan ejeren af køretøjet efterfølgende dokumentere, at køretøjet faktisk var havareret, og at de 18 timer ikke var udløbet, forudsætter arbejdsgruppen, at der bør gælde en pligt til at eftergive parkeringsafgiften efterfølgende.

Hvis der er omstændigheder – f.eks. tydelige skader på køretøjet – der tyder på et havari, vil det følge af bestemmelsen, at en parkeringsafgift forudsætter en konstatering af, at køretøjet har holdt samme sted i minimum 18 timer, og at placeringen af køretøjet herefter er i strid med reglerne om standsning eller parkering.

Det forudsættes, at det forhold, at der f.eks. i bilens forrude er anbragt en seddel, hvoraf det fremgår, at køretøjet er havareret, ikke i sig selv bør føre til, at køretøjet ikke pålægges en afgift, hvis der ikke i øvrigt er synlige tegn på havari. Desuden bør der i tilfælde, hvor et køretøj ikke ved en almindelig besigtigelse kan konstateres havareret, normalt stilles krav til en efterfølgende dokumentation for, at der i det konkrete tilfælde var tale om havari.

Når et havareret køretøj efter udløbet af perioden på 18 timer fra, at det er hensat, anses for parkeret, skal det overholde de på stedet gældende standsnings- og parkeringsrestriktioner.

Der henvises om arbejdsgruppens overvejelser herom til pkt. 2.4.2.2.3 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

7.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens flertals overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Justitsministeriet er herunder enig med arbejdsgruppens flertal i, at det i praksis vil være rimeligt, at føreren har 18 timer fra, at et køretøj er havareret, til at sikre, at køretøjet ikke pålægges afgift. 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. Der henvises i øvrigt til lovforslagets § 1, nr. 1 (forslaget til færdselsloven § 2, nr. 17, 3. pkt.).

8. Vejlovens bestemmelser om betaling for parkering på offentlige veje mv.

8.1. Gældende ret

Lov om offentlige veje, jf. lovekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved § 2 i lov nr. 613 af 18 juni 2012 (vejloven), indeholder i § 107 hjemmel til, at en kommune kan kræve betaling for parkering på offentlige veje. I bestemmelsen benyttes ordene ”afgift” og ”parkeringsafgift”,

hvilket imidlertid ikke er identisk med den parkeringsafgift, som kan pålægges efter færdselsloven for overtrædelse af parkeringsreglerne.

Efter vejlovens § 107, stk. 1, kan vejbestyrelsen for det første lade opkræve en afgift (betaling) for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg til dækning af udgifterne ved indretningen og driften heraf, herunder udøvelsen af tilsyn med de parkerede motorkøretøjer. Dernæst kan vejbestyrelsen efter § 107, stk. 2, i samråd med politiet bestemme, at der på offentlige veje, hvor en begrænsning af adgangen til at parkere motorkøretøjer er ønskelig, opkræves en parkeringsafgift (betaling), der kan sættes i forhold til det tidsrum, i hvilket motorkøretøjerne holdes parkeret.

Der er ikke i vejloven eller i medfør af loven fastsat nærmere generelle regler om fremgangsmåden ved borgerens benyttelse af områder, hvor anvendelsen er pålagt betaling, herunder hvordan bilisten skal dokumentere betaling af parkeringsafgiften (parkeringstid). Vejlovens § 107, stk. 2, er imidlertid i praksis blevet anvendt som bemyndigelse til ikke blot at etablere betalingsparkeringsordninger, men også som en hjemmel til at udstede lokale bestemmelser herom.

Det kan ikke ud fra bestemmelsens ordlyd og forarbejderne til bestemmelsen udledes, om det har været hensigten, at vejlovens § 107, stk. 2, skulle give hjemmel til udstedelse af lokale bestemmelser om betalings-parkeringsordninger.

Af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 9, fremgår derimod, at der kan pålægges en afgift for overtrædelse af de bestemmelser om benyttelse af parkometre, parkeringsautomater eller lignende, der udfærdiges i medfør af § 107, stk. 2, i lov om offentlige veje. Det må på den anførte baggrund lægges til grund, at vejlovens § 107, stk. 2, indeholder en bemyndigelse til ikke blot at etablere betalingsparkeringsordninger, men også til at udstede lokale bestemmelser herom.

Det må antages at følge af gældende ret, at det er en betingelse for at opkræve betaling for en parkering, at det inden for en rimelig afstand fra hver enkelt parkeringsplads er muligt at betale for parkering.

8.2. Arbejdsgruppens overvejelser

Arbejdsgruppen peger på, at omkring 14 kommuner i 2011 i lokale bekendtgørelser havde fastsat bestemmelser om fremgangsmåden ved betalingsparkering. Der er mindre variationer i formuleringen af bestemmelserne, men arbejdsgruppen har ikke konstateret større indholdsmæssige forskelle. Typisk indeholder bestemmelserne således en indledende regel om, at der i betalingsområder skal betales for parkering, at brugsanvisningen på automaten skal følges, og at køretøjet skal fjernes inden udløb af købt parkeringstid. Derudover fastsætter bestemmelserne typisk, at en parkeringsbillet eller beboerlicens skal placeres inden for forruden (eller en af fordørenes ruder), og at den tydeligt skal kunne læses udefra. Endelig har ca. halvdelen af kommunerne bestemt, at der i forruden mv. ikke må ligge andre parkeringsbillerter end den, der anvendes ved parkeringen.

Arbejdsgruppen finder, at der bør fastsættes en generel regulering af området vedrørende betalingsparkering, herunder regler for bilistens dokumentation for betalt parkeringstid (parkeringsbillerter). En generel regulering vil være medvirkende til at sikre mulighed for effektiv håndhævelse.

Som anført under pkt. 8.1 må det antages at følge af gældende ret, at det er en betingelse for at opkræve betaling for en parkering, at det inden for en rimelig afstand fra hver enkelt parkeringsplads er muligt at betale for parkering. Arbejdsgruppen finder imidlertid, at dette bør fremgå udtrykkeligt af nye generelle regler. Arbejdsgruppen bemærker dog samtidig, at det må bero på en konkret vurdering, om disse betingelser er opfyldt, men at der efter omstændighederne vil kunne stilles visse krav til, hvilke bestræbelser en person, der parkerer, skal udfolde for at betale for anvendelsen af en betalingsparkeringsplads.

Der er endvidere enighed i arbejdsgruppen om, at en ny regulering ikke bør hindre anvendelsen af teknologiske muligheder for at dokumentere betalt parkeringstid (f.eks. betaling via mobiltelefon).

Arbejdsgruppen har noteret sig, at vejlovens § 107, stk. 2, antages at indeholde en bemyndigelse til at fastsætte nærmere regler om betalingsparkering. Arbejdsgruppen foreslår imidlertid på den anførte baggrund, at der i vejlovens § 107 indsættes en udtrykkelig bestemmelse, hvorefter transportministeren bemyndiges til (efter forhandling med justitsministeren) at udstede nærmere regler om betalingsparkering.

I medfør af den foreslåede bestemmelse bør der udstedes en bekendtgørelse med nærmere regler for placering af en parkeringsbillet mv., jf. arbejdsgruppens forslag hertil i rapportens pkt. 5.2.3.

Der henvises i øvrigt til pkt. 2.4.2.2.5 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

8.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens overvejelser, og lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 2, nr. 1-4 (forslag til ændring af vejlovens § 107).

Hvis lovforslaget vedtages, vil transportministeren efter forhandling med justitsministeren udstede en bekendtgørelse i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger i rapportens pkt. 5.2.3.

9. Standsnings- og parkeringsafgifter ved parkering på offentligt område

9.1. Gældende ret

Der er i færdselslovens § 121, stk. 1, fastsat regler om pålæggelse af afgift for overtrædelse af en række nærmere angivne bestemmelser om standsning og parkering. Det er i færdselslovens § 121, stk. 3 fastsat, at en afgift pålægges ved skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren. Afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Afgiftens er på 510 kr., jf. § 121, stk. 5.

Der er ikke i færdselsloven eller bestemmelser udstedt i medfør heraf fastsat regler om, hvorvidt der kan pålægges flere parkeringsafgifter for samme forseelse.

Østre Landsret har imidlertid i en dom af 21. september 2013 (gengivet i Ugeskrift for Retsvæsen 2013, side 30 ff.) taget stilling til en praksis, hvorefter der maksimalt kunne pålægges en parkeringsafgift pr. døgn, og som udgangspunkt højst 4 afgifter for den samme parkering. Sagen drejede sig om, hvorvidt en person, der var blevet pålagt to parkeringsafgifter med ca. 26 timers mellemrum, var forpligtet til at betale begge afgifter, eller alene forpligtet til at betale én parkeringsafgift. Landsretten gav vedkommende medhold i, at han kun skulle betale én parkeringsafgift, og landsretten begrundede dette med, at opkrævning af yderligere parkeringsafgifter i en situation, hvor der som i den pågældende sag var tale om fortsættelse af en ulovlig parkering, for hvilken der allerede er opkrævet én afgift, må forudsætte, at der er klar lovhjemmel herfor, jf. princippet i straffelovens § 1 samt artikel 7, stk. 1, i den Europæiske Menneskerettighedskonvention. Landsretten fandt på baggrund heraf ikke, at der i den gældende § 121 i færdselsloven var tilstrækkelig hjemmel til at opkræve flere afgifter for samme parkering.

9.2. Arbejdsgruppens overvejelser

I forhold til spørgsmålet om indførelse af adgang til at pålægge mere end én afgift for samme parkering er der efter arbejdsgruppens opfattelse på den ene side et hensyn at tage til, at det ikke må kunne betale sig for en bilist, som parkerer bevidst i strid med reglerne eller uden at ville bruge tid på at sætte sig ind i parkeringsrestriktionerne på det pågældende sted, at blive pålagt en afgift i stedet for at betale for parkering. En bilist, der ved, at han har brug for en parkeringsplads i en længere periode, ville således

kunne spekulere i at blive pålagt afgiften frem for at betale for hele perioden. Det gælder både, hvor parkeringen sker i strid med reglerne et sted, der er indrettet til betalingsparkering, og et sted, der er indrettet til gratis tidsbegrænset parkering. I sidstnævnte tilfælde ville alternativet til parkering på stedet i det pågældende tidsrum således have været, at bilen skulle placeres et andet sted, eventuelt mod betaling.

Arbejdsgruppens *flertal* (alle medlemmer på nær Forbrugerrådet) finder, at antallet af afgifter for samme parkering – og dermed den samlede afgifts størrelse – på denne baggrund af præventive grunde bør være af en vis størrelse. Det forekommer også rimeligt i forhold til de forbrugere af den almindelige adgang til parkering, som overholder parkeringsreglerne, og som eventuelt ser en ulovlig parkeret bil hensat samme sted i længere tid og i øvrigt er afskåret fra selv at bruge den parkeringsplads, der optages uretmæssigt. I den forbindelse bemærkes også, at niveauet for den samlede afgifts størrelse ikke alene bør vurderes i forhold til størrelsen af sanktionen for færdselsforseelser, men også i forhold til, at der i de tilfælde, hvor overtrædelsen sker bevidst, vil være tale om, at vedkommende i et forsøg på at skaffe sig uberettiget vinding uretmæssigt tilegner sig en ydelse (adgang til parkering).

Arbejdsgruppen er på den anden side opmærksom på, at der kan forekomme situationer, hvor en parkering gennem længere tid ikke er foretaget med henblik på omgåelse af en betalingspligt, men f.eks. er foretaget uforvarende på et sted med betalingspligt eller i strid med reglerne på et sted uden betalingspligt. Flere afgifter for samme parkering kan således umiddelbart forekomme byrdefuld for den person, der parkerer, som (fejlagtigt) antager, at parkeringen er lovlig, og som f.eks. kan være bortrejst i længere tid.

I langt de fleste situationer vil der imidlertid efter arbejdsgruppens opfattelse være tale om, at vedkommende får kendskab til parkeringsafgiften inden for kortere tid, enten fordi bilen skal bruges, eller fordi der det pågældende sted gælder regler om tidsbegrænsning eller betaling. Det forekommer desuden at være vanskeligt at afgrænse de afgiftsudløsende parkeringer, som reelt er foretaget i et forsøg på omgåelse af en betalingspligt.

Arbejdsgruppen finder imidlertid, at reglerne bør udformes således, at der er en øvre grænse for, hvor mange parkeringsafgifter der kan pålægges for samme parkering, som sikrer, at de samlede afgifter i en sådan situation i almindelighed ikke for den enkelte opfattes uforholdsmæssige, men som en efter omstændighederne rimelig pris for at have overset, misforstået eller i øvrigt ikke have overholdt de gældende regler om standsning og parkering.

Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse, at politiet har mulighed for at fjerne et køretøj, jf. færdselslovens § 123. Som ordningen er i dag, vil en fjernelse af bilen imidlertid ofte først ske efter længere tid, medmindre køretøjet står til fare eller ulempe for færdslen. Arbejdsgruppen finder det naturligt, at politiet hurtigt fjerner køretøjer, som udgør en fare, eller som er til væsentlig ulempe for færdslen. Det vil herudover bero på en konkret politimæssig vurdering ud fra, hvilke andre opgaver politiet på det pågældende tidspunkt har, hvornår et ulovligt parkeret køretøj kan fjernes. I den forbindelse må det efter arbejdsgruppens opfattelse i almindelighed anses for mere indgribende at få fjernet sin bil fra stedet med de ekstraomkostninger, som det indebærer, end at få pålagt en eller flere parkeringsafgifter.

Det nævnte flertal i arbejdsgruppen anerkender 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, jf. den dom fra Østre Landsret, som er nævnt under pkt. 9.1. Der må i den forbindelse sikres 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.

På denne baggrund anbefaler flertallet, at der indføres en ny bestemmelse i færdselsloven, som sikrer, at der kan pålægges mere end én afgift for samme overtrædelse af parkeringsreglerne, at der højst kan pålægges én parkeringsafgift pr. påbegyndt døgn (kalenderdøgn), at en ny afgift tidligst kan pålægges 24 timer efter den forrige afgift, at der skal gælde et maksimum for, hvor mange afgifter for samme overtrædelse af parkeringsreglerne der kan pålægges, og at dette maksimum bør være på tre eller fire afgifter. Med en sådan regel vil udgiften ved en langtidsparkering i strid med reglerne f.eks. ved en banegård eller en lufthavn overstige prisen ved at tage en taxa til f.eks. banegården eller lufthaven og retur i en ikke ubetydelig afstand fra det pågældende sted.

Arbejdsgruppens *mindretal* (Forbrugerrådet) har peget på, at som retstillingen er i dag, er det kun muligt at pålægge én parkeringsafgift for samme overtrædelse af parkeringsreglerne. Forbrugerrådet anser det for en væsentlig forringelse af forbrugernes retstilling, hvis der indføres en hjemmel til at pålægge mere end én parkeringsafgift for samme overtrædelse, og kan derfor ikke støtte, at der indføres en adgang hertil.

Der henvises til pkt. 3.1.2 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

9.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens flertals overvejelser, og lovforslaget er udarbejdet i overensstemmelse med de principper, der anbefales i rapporten.

I forhold til spørgsmålet om, hvor mange parkeringsafgifter der skal være adgang til at pålægge for samme parkering, har Justitsministeriet 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. På den anden side har Justitsministeriet 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.

Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 10 (forslaget til ændring af færdselslovens § 121, stk. 5).

10. Kontrolafgift ved parkering på privat område

10.1. Gældende ret

Etablering af parkeringsrestriktioner og udførelse af parkeringskontrol på en privat parkeringsplads er som udgangspunkt et rent privatretligt anliggende. Ejeren af et privat område kan således som udgangspunkt selv beslutte, om der skal gælde særlige vilkår med hensyn til adgang til parkering og standsning af køretøjer, dog med respekt af eventuelle privatretlige begrænsninger, f.eks. rettigheder tinglyst på ejendommen.

En person, der har etableret en parkeringsplads på sin ejendom, vil som led i sin almindelige rådighed over ejendommen kunne bestemme vilkårene for brugen af parkeringspladsen, herunder f.eks. hvad der skal gælde med hensyn til parkeringstid og betaling herfor, eller i hvilket omfang havarerede køretøjer kan hensættes på pladsen. Der vil endvidere kunne bestemmes, at der opkræves et beløb (en ”afgift”) for overtrædelse af de pågældende vilkår for parkering.

Når en bilist parkerer på et privat område, antages det, at bilisten som udgangspunkt accepterer de opstil-

lede parkeringsrestriktioner. Dette gælder dog kun, hvis vilkårene ikke generelt vurderet er urimelige, og alene, hvis vilkårene fremgår af skiltningen på en klar og forståelig måde på det pågældende sted.

Det er et grundlæggende aftaleretligt princip, at en aftale, som den ene part har udformet alene – som tilfældet i sagens natur vil være med de skilte, der danner grundlag for opkrævning af parkeringsafgifter – i tvivlstilfælde må fortolkes mod den part, som har udformet aftalen (den såkaldte koncipistregel).

Efter § 57, stk. 2, jf. stk. 1, i lov om private fællesveje, kan kommunalbestyrelsen med politiets samtykke, jf. færdselslovens §§ 92, 92 a og 100, bestemme, at der på en privat fællesvej skal foretages ændringer ved en privat fællesvejs indretning eller anlæg – herunder foretages skiltning.

Transportministeren fastsætter i medfør af færdselslovens § 95, stk. 1, bestemmelser om udformningen, betydningen og anvendelsen af færdselstavler, afmærkning på kørebanen, signalanlæg og anden afmærkning eller indretning på eller ved vej til regulering af eller til vejledning for færdslen.

Det fremgår af færdselslovens § 97, stk. 2, at anvendelsen af den afmærkning, der er nævnt i færdselslovens § 95, på private fællesveje på landet (uden for byer og bymæssig bebyggelse) og på private veje og broer kræver politiets samtykke. Politiet kan, hvor det skønnes fornødent, forlange, at sådan afmærkning tilvejebringes og bekostes af vej- eller broejeren. Politiet kan, hvor færdselsmæssige grunde taler derfor, kræve, at afmærkning på sådanne veje og broer, der ikke er i overensstemmelse med de forskrifter, der udfærdiges i medfør af § 95, stk. 1, fjernes.

Da skiltning efter færdselslovens § 97, stk. 2, kræver tilladelse fra politiet, når denne ønskes opsat på privat område, skal overtrædelse af parkeringsbestemmelser, der er angivet ved en sådan afmærkning, derfor håndhæves af politiet eller eventuelt kommunernes parkeringskontrollanter, jf. færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 5, og § 122 a, jf. bekendtgørelsen om kommunal parkeringskontrol § 1, stk. 1.

Til brug for privates håndhævelse af egne parkeringsregler er der derfor i Færdselsregulering, hæfte 8, Parkeringsvejvisning, jf. bekendtgørelse om kommunal parkeringskontrol, anbefalet anden (sort/hvid) afmærkning, som afviger fra farvekombinationerne på offentligt område. Retningslinjerne gælder for offentligt tilgængelige private parkeringspladser, og bl.a. fremgår følgende på side 19 f. :

”Det er vigtigt at signalere over for trafikanterne, hvis det ikke er en offentlig parkeringsplads, men derimod en offentlig tilgængelig privat, hvor der kan gælde særlige eller unormale restriktioner.

Ved at anvende sort/hvid parkeringsoplysning på offentligt tilgængelige private parkeringspladser gøres trafikanterne – som nævnt – opmærksom på, at det ikke længere er kommunen eller politiet der håndhæver restriktionerne.

Ved adgangsvejen til den private parkeringsplads kan der på det private areal etableres parkeringsareal. Der bør anven-

des uautoriseret hvidt P-symbol på sort baggrund. [...]

Uautoriserede skilte bør ikke placeres således, at de kan læses fra den overordnede vej og derved være til ulempe for færdslen. ”

Det fremgår endvidere, at der ikke bør anvendes farvekombinationer, som i forvejen anvendes til officiel afmærkning etableret ved vejbestyrelsens foranstaltning, og at skiltene ikke bør indeholde symboler, der kan forveksles med officielle færdselstavler. Derudover indeholder retningslinjerne forslag til bl.a. udseende og skriftstørrelse. Det bemærkes i den forbindelse, at det i den senest udstedte vejafmærkningsbekendtgørelse i § 23 om oplysningstavlen E 33, 1, om parkering er fastsat, at der med sort undertavle kan henvises til regler for privatadministrerede parkeringsordninger.

Politiets beføjelser i forbindelse med afmærkning på private parkeringspladser er reguleret i færdselslovens § 99. Det fremgår af § 99, stk. 1, at færdselstavler, signalanlæg eller indretninger til regulering af eller til advarsel eller vejledning for færdslen ikke må anbringes ved offentlige veje uden for de tilfælde, der er angivet i loven eller de i medfør af denne fastsatte bestemmelser. Skilte, opslag, lysindretninger og lignende må endvidere ikke anbringes på eller i forbindelse med afmærkning efter § 95, stk. 1, jf. § 99, stk. 2. Politiet kan forlange, at disse genstande bliver fjernet, hvis de kan ses fra vej, og hvis de har lighed med afmærkning efter § 95, stk. 1, eller de i øvrigt kan virke vildledende eller være til ulempe for færdslen, jf. færdselslovens § 99, stk. 3, jf. til dels stk. 2. Endelig følger det af færdselslovens § 99, stk. 4, at reflekterende materiale på privat område ikke må anbringes således, at det kan tilbagekaste lyset fra køretøj på vejen.

Der gælder således ikke noget krav om indhentelse af politiets godkendelse af afmærkning eller skiltning på private parkeringspladser, men politiet kan på forespørgsel vejlede om, hvorvidt en påtænkt afmærkning er i overensstemmelse med færdselslovens § 99.

Det fremgår af rapportens pkt. 4.2.1, at repræsentanterne fra Danske Private Parkeringselskabers Brancheforening over for arbejdsgruppen har oplyst, at brancheforeningens medlemmer (som dækker ca. 80-90 pct. af de operatørbetjente private parkeringsområder, som er undergivet parkeringskontrol) inden for det seneste år næsten udelukkende har valgt at opsætte de sort/hvide skilte. Der forekommer dog undtagelser, f.eks. på større parkeringsområder, hvor der i forvejen findes et vist antal skilte af ældre dato (typisk sort tekst på gul baggrund), og hvor et enkelt eller nogle få skilte skal udskiftes. Derudover forekommer det, at en ejer af et parkeringsområde insisterer på andre skiltefarver.

Brancheforeningen har endvidere oplyst, at det over en årrække på 5-7 år forventes, at næsten alle skilte vil være udskiftet til de sort/hvide skilte. Skiltene repræsenterer tilsammen en betydelig millioninvestering og er mange gange udformet i samråd med lokale politimyndigheder.

I lighed med hvad der gælder for det offentlige område, er der ikke fastsat specifikke regler om fremlæggelse af dokumentation for, at et parkeringsvilkår er overtrådt i forbindelse med pålæggelse af en privat parkeringsafgift. Det er således i sidste ende op til domstolenes almindelige frie bevisvurdering i det konkrete tilfælde at fastslå, om et givent vilkår for anvendelsen af en parkeringsplads er overtrådt eller ej. Afgørelsen af, hvorvidt en parkeringsafgift i øvrigt med rette har kunnet pålægges eller ej, herunder om et vilkår for parkering overhovedet er en del af aftalen mellem den, som parkerer, og den private grundejer/parkeringselskabet, og om vilkåret er gyldigt, hører ligeledes i sidste ende under domstolene.

10.2. Arbejdsgruppens overvejelser

10.2.1. Krav til indgåelse af aftale

Arbejdsgruppen fremhæver, at afgifter for overtrædelser af parkeringsrestriktioner på offentligt tilgængelige private parkeringspladser som udgangspunkt pålægges på et rent aftaleretligt grundlag.

Arbejdsgruppen fremhæver endvidere, at idet en afgift for overtrædelse af sådanne private parkeringsrestriktioner kun kan tvangsinddrives via domstolene, er det i praksis et krav, at restriktionen og muligheden for pålæggelse af afgift er tilkendegivet over for den, som parkerer, på en sådan måde, at der kan anses for at være indgået en aftale herom med ejeren (eller den af ejeren bemyndigede). I praksis indebærer den såkaldte koncipistregel, jf. 9.1 ovenfor, at skiltningen om restriktionerne og muligheden for afgiftspålæggelse skal være tydelig og forståelig, herunder at skiltene skal have en sådan størrelse og placering, at de ikke kan overses af vedkommende ved normal adfærd.

Arbejdsgruppen anfører endvidere, at ejerne/administratorerne af de private parkeringspladser for at undgå tabte retssager typisk vil bestræbe sig på at opfylde de krav om tydelig skiltning, som stilles med afsæt i aftaleretten. Den, der parkerer, er i et vist omfang beskyttet mod eventuelle uberettigede parkeringsafgifter pålagt i henhold til utydelig eller misvisende skiltning, idet tvangsinddrivelse af en privat parkeringsafgift forudsætter en domstolsprøvelse af afgiftens berettigelse. Denne beskyttelse er dog ikke effektiv, hvis den, der parkerer, betaler afgiften ”frivilligt”, fordi vedkommende f.eks. er uvidende om, at der med rette kan gøres indsigelse mod en pålagt afgift, eller ikke har mod på at skulle gennemføre en retssag.

På den baggrund anbefaler arbejdsgruppen, at der fastsættes regler for skiltningen på private parkeringspladser underlagt rent privatretlige regler. Uanset at der her anvendes udtrykket ”skiltning”, er der efter arbejdsgruppens opfattelse 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. Der anbefales således ikke indført et skilt, som skal tilkendegive en bestemt regel fra trafikanterne eller bibringe nærmere bestemte oplysninger til brugerne af vejene, jf. afgrænsningen i konventionens artikel 3, stk. 1, litra a. Derimod anbefales der 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.

Arbejdsgruppen anbefaler således, at der indføres en særskilt hjemmel til at fastsætte administrative regler om, hvis kontrolafgift ved parkering på offentligt tilgængeligt privat område (hvor parkering ikke generelt er forbudt ved tydelig skiltning mv.) skal kun kunne pålægges, skal dette på stedet tydeligt være tilkendegivet

Arbejdsgruppen anbefaler nærmere, at de regler, som udstedes med hjemmel i den foreslåede bestemmelse, skal finde anvendelse på alle offentligt tilgængelige private parkeringspladser underlagt privatretlige regler, som helt eller delvis stilles til rådighed for offentligheden generelt på en sådan måde, at der gælder en almindelig adgang til at parkere der, hvis de fastsatte vilkår, som danner grundlag for aftalen, overholdes, og hvor overtrædelse af parkeringsvilkårene kan medføre pålæggelse af kontrolafgift. Formålet med disse regler er så vidt muligt at sikre, at borgerne i alle tilfælde gøres klart, at de er ved at indgå en aftale om parkering og tydeligt informeres om parkeringsvilkårene på sådanne parkeringspladser. Derfor bør det efter arbejdsgruppens opfattelse ved alle steder, som det er naturligt at passere umiddelbart efter, at man med et motorkøretøj er kommet ind på de omfattede parkeringspladser (i praksis ofte ved alle indkørsler), tydeligt markeres, at der gælder nærmere særlige vilkår.

Hvis der er tale om et område, hvor der gælder et generelt standsnings- eller parkeringsforbud (f.eks. fordi

der er tale om brandveje eller lignende), og hvor disse reglers overholdelse påses af et privat firma, bør der efter arbejdsgruppens opfattelse ikke være pligt til at opsætte et sådant symbol, for at der kan opkræves kontrolafgift. På sådanne områder finder arbejdsgruppen, at de krav, som efter gældende ret stilles til, hvordan der skal ske ”skiltning” mv. om standsnings- eller parkeringsforbuddet, er tilstrækkelige, og at opsætning af et symbol som det foreslåede ofte vil kunne være misvisende, idet offentligheden i disse tilfælde netop ikke inviteres til at parkere. Det samme gælder på områder, hvor det tydeligt fremgår, at der er tale om et privat område, hvor parkering er forbeholdt en nærmere afgrænset kreds af personer – f.eks. fordi det tydeligt er markeret (f.eks. ”forbeholdt beboere mv.”, ”forbeholdt personer med lovligt ærinde”, ”forbeholdt registreringsnummer X”), eller fordi der er tale om en privat baggård eller lignende, der efter omstændigheder er markeret med et skilt om, at det er privat område, eller at der er adgang forbudt for uvedkommende. Arbejdsgruppen finder, at dette allerede er en følge af, at de foreslåede regler alene skal gælde offentligt tilgængelige private parkeringspladser, og finder ikke behov for, at dette præciseres nærmere.

Hvis der derimod er tale om en privat parkeringsplads, som dels indeholder nogle pladser, som der er almindelig offentlig adgang til, dels nogle pladser, som er forbeholdt en bestemt kreds af personer (blandede parkeringspladser), vil der derimod efter arbejdsgruppens opfattelse skulle gælde en pligt til at anvende det foreslåede symbol, idet offentligheden her netop inviteres til at bruge (en del af) pladsen. Det vil herefter følge af de almindeligt gældende (aftaleretlige) regler og principper, hvordan det på pladsen nærmere angives, hvilke pladser der er almindelig adgang til at benytte mod at overholde de fastsatte vilkår herfor, og arbejdsgruppen finder ikke grundlag for at normere dette nærmere.

Retsvirkningen af, at der på en parkeringsplads ikke anvendes det foreslåede symbol i overensstemmelse med de regler, som forudsættes fastsat med hjemmel i den foreslåede bestemmelse, vil være, at det private parkeringsselskab ikke med rette vil kunne pålægge en kontrolafgift, hvis en person har overtrådt vilkårene for parkering på pladsen. Samtidig vil retsvirkningen være, at en person, der parkerer, fra det øjeblik, hvor det foreslåede symbol passeres ved indkørslen til parkeringspladsen eller lignende, gøres bekendt med, at der gælder nærmere regler og vilkår for standsning og parkering på pladsen, som – hvis køretøjet standses eller parkeres på pladsen – danner grundlag for en aftale, uanset om vedkommende gør sig bekendt med de pågældende regler og vilkårs nærmere indhold eller ej.

Med hensyn til de nærmere krav til placeringen af symbolet er det efter arbejdsgruppens opfattelse helt centralt, at borgere, der kører ind på private parkeringspladser, bliver gjort opmærksomme på, at der gælder andre regler for parkering end på offentligt område. Dette bør efter arbejdsgruppens opfattelse som det klare udgangspunkt ske, når bilisten passerer det sted, hvor parkering overgår fra at være offentligretlig reguleret til at hvile på et privatretligt grundlag – i praksis normalt ved indkørslen til det private område. Samtidig bør der på dette sted enten være en angivelse af de nærmere vilkår, som gælder for parkering på den pågældende private parkeringsplads, eller være en tydelig markering af, at der inde på parkeringspladsen findes anvisninger om de nærmere vilkår. Der bør efter arbejdsgruppens opfattelse i forlængelse heraf fastsættes krav om, at der på parkeringspladsen findes et passende antal skilte, som indeholder oplysning om de nærmere vilkår for parkering. Arbejdsgruppen finder ikke, at det kan normeres nærmere, hvad et passende antal skilte – som betingelse for at en kvasiaftale kan anses for indgået – er, idet dette må bero på en konkret vurdering ud fra bl.a. den enkelte parkeringsplads størrelse og indretning.

Det er arbejdsgruppens opfattelse, at symboler, 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. Det fremgår således også nu af vejafmærkningsbekendtgø-

relsens § 23 om oplysningstavlen E 33,1, om parkering, at der med sort undertavle kan henvises til regler for privatadministrerede parkeringsordninger, jf. pkt. 10.1 ovenfor. Arbejdsgruppen finder derfor, 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.

Arbejdsgruppen finder således sammenfattende, at der bør stilles krav om, at der ved samtlige steder (i praksis normalt ved alle indkørsler), som det er naturligt at passere, for at komme ind på en parkeringsplads underlagt rent privatretlige regler som nærmere afgrænset ovenfor – hvis der skal kunne pålægges kontrolafgift for overtrædelse af parkeringsvilkårene – skal opstilles et symbol med et hvidt P på sort baggrund, som skal være let synlig i lys og mørke. Der skal dog efter omstændighederne være adgang til undtagelsesvist f.eks. at opsætte symbolet lidt længere inde på pladsen end umiddelbart efter, at man med et motorkøretøj er kommet ind på parkeringspladsen, hvis de konkrete fysiske eller lovgivningsmæssige rammer – f.eks. bygnings- eller fredningsmæssige forhold – tilsiger det. Kravet om synlighed også i mørke kan opfyldes f.eks. ved, at der er tilstrækkelig belysning på stedet, hvor tavlen er opstillet, eller ved, at tavlen er tilstrækkeligt retroreflekterende.

Der bør desuden stilles krav om, at foreslåede symboler med et hvidt P på sort baggrund skal være kombineret med en undertavle, som enten opregner de nærmere vilkår, som gælder for parkering på den pågældende private parkeringsplads eller – hvilket arbejdsgruppen antager i praksis vil være de oftest forekommende – tydelig markerer, at der inde på pladsen findes skilte med de nærmere vilkår.

Det er arbejdsgruppens vurdering, at krav om opstilling af symboler af den nævnte karakter ikke vil være i strid med artikel 4, litra b i Wienerkonventionen om færdselstavler og -signaler mv., som foreskriver, at de kontraherende stater bl.a. ikke må opstille skilte, markeringer mv., som kan forveksles med egentlige trafiktavler eller distrahere trafikanter til fare for færdselssikkerheden.

Ved at opstille de ovennævnte krav er hensynet til, at personer, der parkerer, orienteres om, at der gælder særlige vilkår ved parkering på den pågældende plads, efter arbejdsgruppens opfattelse tilstrækkeligt varetaget. Arbejdsgruppen bemærker i den forbindelse, at den foreslåede bestemmelse efter arbejdsgruppens opfattelse ikke bør anvendes til at udstede administrative forskrifter om private parkeringsselskabers symbolers udformning og placering, som går videre end det, der er nævnt ovenfor.

Arbejdsgruppen finder på den baggrund – og da arbejdsgruppen ikke er bekendt med, at udformningen og størrelsen på private parkeringsselskabers skilte har givet anledning til problemer i praksis – desuden ikke grundlag for at foreslå, at der skal fastsættes detaljerede krav til den nærmere udformning af skiltene på parkeringspladsen, som indeholder de nærmere vilkår for parkering.

Arbejdsgruppen finder dog, at der bør stilles følgende krav til skiltene (som vil kunne integreres med betalingsautomater):

- Skiltene skal være placeret på steder, hvor de er let synlige i lys og mørke, og hvor der er rimelig tid til fra bil eller til fods at orientere sig om deres nærmere indhold.
- Skiltene skal være placeret, således at en person inde på parkeringsområdet fra en konkret parkeringsplads altid vil kunne se et sådant skilt (eller et skilt, der henviser hertil), hvis han orienterer sig i alle retninger eller omkring et umiddelbart nærliggende hjørne. I parkeringshuse skal skiltene være placeret på steder, hvor det er naturligt at orientere sig, og i rimelig afstand fra samtlige parkeringspladser.
- Skriften på skiltet – bortset fra operatørens logo mv. og en brancheforenings logo mv. (hvis man vil angive at være medlem af denne) – skal være hvid på sort baggrund. Der kan dog anvendes skilte i andre farver, hvis dette under hensyn til parkeringsområdets fysiske indretning mv. er mere hensigts-

- mæssigt – f.eks. hvis et parkeringshus er inddelt i farvezoner, hvor det af hensyn til overskueligheden vil være hensigtsmæssigt, at skiltenes farve afspejler den zone, der er placeret i.
- Skriften skal – som det ligeledes allerede må antages at følge af gældende ret – have en sådan størrelse, at den er let læselig.

Det vil således derudover i almindelighed bero på almindelige aftaleretlige principper, i hvilket omfang vilkårene på et bestemt skilt er en del af aftalegrundlaget mellem den, der parkerer, og den private grundejer/parkeringselskabet, og hvad retsvirkningen heraf er.

Arbejdsgruppen forudsætter, at de skilte, som indeholder de nærmere vilkår for parkering, hvis de skal kunne danne grundlag for at pålægge parkeringsafgift, som minimum tydeligt skal angive, hvis der på parkeringspladsen gælder vilkår om tidsbegrænset parkering eller betalingsparkering og de nærmere vilkår herfor, og hvis der gælder vilkår for brug af særlig parkeringstilladelse mv. Arbejdsgruppen forudsætter desuden, at det af skiltene tydeligt fremgår, at overtrædelse af parkeringsreglerne kan medføre pålæggelse af kontrolafgift og kontrolafgiftens størrelse, samt om der vil kunne pålægges flere afgifter for samme parkering og på hvilke vilkår (med hvilket tidsinterval mv.).

Hvis der på parkeringspladsen er indrettet særlige pladser til særlige køretøjer, herunder invalidekøretøjer, forudsætter arbejdsgruppen desuden, at det af skiltene fremgår, hvordan disse pladser er markeret, og under hvilke betingelser de kan anvendes. Nederst på skiltet og uden, at det er dominerende på skiltet, forudsætter arbejdsgruppen desuden, at det angives, hvilken operatør der administrerer parkeringsordningen på den pågældende parkeringsplads samt denne operatørs telefonnummer og adressen for dennes eventuelle hjemmeside. Arbejdsgruppen forudsætter i den forbindelse, at operatørens og en brancheforenings logo mv. (hvis man vil angive at være medlem af denne) kan angives i en anden farve en hvid skrift på sort baggrund.

Arbejdsgruppens anbefalinger vedrørende skiltning på de private parkeringspladser angår kun de skilte, som indeholder de nærmere vilkår for parkering. Anbefalingen omfatter således ikke eventuelle skilte mv., som indeholder anden information end af betydning for parkeringen – f.eks. oplysninger om hvilke typer betalingskort eller mønter der kan anvendes til betaling. Der bør imidlertid samtidig efter arbejdsgruppens opfattelse ikke være noget til hinder for, at oplysninger af denne karakter kan medtages på skiltet, som indeholder de nærmere vilkår for parkering. Anbefalingen er desuden ikke til hinder for, at der på de pågældende private pladser også anvendes anden skiltning (herunder i reklameøjemed).

Der henvises til pkt. 4.4.2 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

10.2.2. Krav til dokumentation for afgift mv.

Arbejdsgruppen anfører, at når en bilist parkerer på privat område, indgår bilisten i retlig henseende en (stiltiende) aftale med grundejeren om parkering, hvor bilisten som udgangspunkt accepterer rimelige parkeringsrestriktioner og -vilkår, der fremgår af skiltningen på det pågældende sted. Det beror herefter på en aftaleretlig fortolkning og vurdering af parkeringsvilkårene og skiltningens beskaffenhed, om det i et konkret tilfælde vil være berettiget at opkræve en kontrolafgift – der i retlig henseende er en bod, grundejeren/parkeringselskabet pålægger den, der parkerer, som følge af, at vedkommende har misligholdt den indgæede aftale.

Efterkommer vedkommende ikke frivilligt grundejerens/parkeringselskabets krav om kontrolafgift, må grundejeren/parkeringselskabet tage initiativ til at rejse sagen ved domstolene og her gøre sit krav gældende. Dette adskiller sig derved fra behandlingen af klager og efterfølgende inddrivelse af kontrolafgifter pålagt af det offentlige.

Imidlertid er det arbejdsgruppens indtryk, at det afgørende for den, der parkerer, er, om en kontrolafgift er pålagt med rette, og ikke om kontrolafgiften er pålagt af kommunen (eller politiet) på offentligt område eller af et privat parkeringsselskab på privat område.

Det er derfor ved overvejelserne om dokumentation for en kontrolafgifts retmæssighed på det private område arbejdsgruppens opfattelse, at spørgsmålet om, hvad og hvor meget der skal oplyses over for den, der parkerer – og ikke mindst, hvad vedkommende skal have udleveret af materiale om den pågældende kontrolafgift – bør indgå ved vurderingen af, hvilke krav der skal stilles til dokumentationen. Det skyldes, at dokumentationskravene har afgørende betydning for vedkommendes mulighed for at vurdere, om kontrolafgiften er pålagt med rette eller ej.

Det vil derfor også på det private område være væsentligt, at parkeringskontrollanten noterer, hvilke undersøgelser der er foretaget forud for pålæggelse af en kontrolafgift, da det ellers kan være vanskeligt efterfølgende at dokumentere over for vedkommende og i givet fald domstolene, at kontrolafgiften er pålagt med rette.

Det er dog arbejdsgruppens opfattelse, at private i hvert fald som udgangspunkt har og bør have en mere fri adgang til at beslutte, hvordan deres grund skal udnyttes, herunder hvordan en eventuel parkeringsplads skal etableres og drives.

Arbejdsgruppen finder således ikke, at de forvaltningsretlige regler og grundprincipper, der gælder for kommunerne (og politiet), bør være tilsvarende gældende på det private parkeringsområde for så vidt angår pålæggelse af kontrolafgifter. Arbejdsgruppen lægger i den forbindelse bl.a. vægt på, at kommunens (og politiets) pålæggelse af kontrolafgifter er myndighedsudøvelse, hvor myndigheden træffer en forvaltningsretlig afgørelse, som har en række retlige konsekvenser. Hertil kommer, at der ved domstolenes behandling af kontrolafgifter pålagt af det offentlige tages udgangspunkt i uskyldsformodningsreglen og de beviskrav, der gælder i straffesager, jf. nærmere herom i pkt. 3.1 i arbejdsgruppens rapport. Derved adskiller det sig væsentligt fra det private område, hvor der tages udgangspunkt i aftaleretlige fortolkningsprincipper.

Imidlertid anser arbejdsgruppen det for afgørende, at den, der parkerer, modtager de relevante oplysninger, der giver vedkommende mulighed for at forholde sig til kontrolafgiften. Arbejdsgruppen finder derfor, at der (administrativt) bør fastsættes regler om, hvilke oplysninger den, der udsteder en kontrolafgift for overtrædelse af parkeringsvilkårene på et privat område på privatretligt grundlag, skal give den, som parkerer, om grundlaget for kontrolafgiften.

Arbejdsgruppen finder også, at der (administrativt) bør fastsættes regler om, hvordan meddelelse om kontrolafgiftens pålæggelse gives til føreren af køretøjet på stedet eller efterfølgende til køretøjets ejer (bruger).

Arbejdsgruppen foreslår derfor, at der i færdselsloven indsættes en hjemmel til at udstede regler af den nævnte karakter.

Arbejdsgruppen forudsætter, at det vil skulle have bevismæssig skadevirkning for grundejeren/parkeringsselskabet, hvis de foreslåede regler i bekendtgørelsen ikke overholdes i forbindelse med pålæggelse af en kontrolafgift. Det bemærkes samtidig, at en sådan mere detaljeret regulering samtidig vil give parkeringsselskaberne bedre grundlag for at afvise grundløse indsigelser med henvisning til de pågældende regler.

Endvidere bemærker arbejdsgruppen, at det i forbindelse med spørgsmålet om dokumentation også på det private område må erindres, at det grundlæggende er i grundejers/parkeringsselskabets interesse

at tilvejebringe et tilstrækkeligt sikkert dokumentationsgrundlag for at undgå flest mulige klager, og at domstolene underkender kontrolafgiften.

Der henvises til pkt. 4.4.2 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

10.3. Lovforslagets udformning

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens overvejelser, og lovforslaget er udformet i overensstemmelse hermed. Der henvises til lovforslagets § 1, nr. 11 (forslaget til færdselslovens § 122 c) og bemærkningerne hertil.

Hvis lovforslaget vedtages, vil Justitsministeriet med hjemmel i den foreslåede bestemmelse udstede en bekendtgørelse i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger ovenfor, jf. rapportens pkt. 5.2.4.

De forudsættes – i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefaling – at de nye 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. Det forudsættes desuden, at de nye regler om kravene til skiltningen af de nærmere parkeringsvilkår på den enkelte parkeringsplads indføres med en overgangsperiode på fem år. Overgangsordningerne skal bl.a. ses i lyset af, at det må forventes, at de private parkeringsselskaber i vid udstrækning vil skulle investere i nye skilte (og kassere de eksisterende skilte). Med sådanne overgangsordninger er det efter Justitsministeriets opfattelse sikret, at de private parkeringsselskaber har mulighed for at udskifte de skilte, som ikke opfylder kravene, løbende. Det bemærkes, at de eksisterende skilte også i overgangsperioderne vil skulle opfylde de almindelige aftaleretlige krav, for at kunne udgøre grundlaget for en aftale om parkering.

11. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Det er en enig arbejdsgruppes vurdering, at en række af de anbefalinger vedrørende parkering på det offentlige område, som er nævnt ovenfor under pkt. 4-9, vil indebære visse økonomiske og administrative konsekvenser for en række kommuner. Bl.a. vil nogle kommuner i et vist omfang kunne få behov for at foretage ny skiltning eller afmærkning som følge af, at adgangen til at udstede kommunale parkeringsbekendtgørelser begrænses. Omfanget heraf vurderes imidlertid at være forholdsvis begrænset, og det vurderes, at en del af de nødvendige investeringer vil kunne ske som led i den løbende vedligeholdelse og udskiftning af skilte mv. Heroverfor står, at en række af de foreslåede regler må forventes at gøre administrationen af parkeringsområdet mere enkel. De merudgifter, som de foreslåede ændringer vil kunne medføre for visse kommuner, vurderes på denne baggrund samlet set at være af så begrænset karakter, at de bør kunne afholdes af den enkelte kommune inden for de eksisterende rammer. Der henvises til pkt. 1.4 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

Justitsministeriet kan tilslutte sig arbejdsgruppens vurdering.

Den del af lovforslaget, som har til formål at forhøje afgiften for parkering til gene for personer med handicap mv., vurderes desuden ikke at have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige.

12. Økonomiske og administrative konsekvenser for det private

Arbejdsgruppen vurderer, at en række af anbefalingerne på det private område vil indebære visse økonomiske og administrative konsekvenser for private parkeringsselskaber og ejere af private parkeringspladser. Navnlig forventes bestemmelsen om, at der fastsættes visse bindende regler for skiltningen på almindeligt tilgængelige private parkeringspladser, at ville medføre ikke ubetydelige udgifter for private. Der er taget højde for dette ved at reglerne om skiltning vil blive indført med en passende lang

overgangsperiode. Der henvises til pkt. 1.4 i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet.

Lovudkastet vurderes på den baggrund ikke at indebære økonomiske eller administrative konsekvenser for det private af betydning.

13. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

14. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

15. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

16. Hørte myndigheder mv.

Rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på forbrugerområdet, som er afgivet af en arbejdsgruppe nedsat under Justitsministeriet, og som de dele af lovforslaget, som er omtalt nærmere under pkt. 4-10 bygger på, har været sendt i høring hos:

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, Cityparkeringsservice, 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 Motorcyklister Råd (DMC), Danske Private Parkeringsselskabers Branche-forening, Danske Regioner, Danske 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.

Den del af udkastet til lovforslag, som har til formål at forhøje afgiften for parkering til gene for personer med handicap mv., og som er omtalt nærmere under pkt. 3, har været sendt i høring hos:

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, Cityparkeringsservice, 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 Motorcyklister 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 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.

17. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser/ mindre udgifter	Negative konsekvenser/ merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen af betydning.	Ingen af betydning.
Miljømæssige konsekvenser	Ingen.	Ingen.
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen.	Ingen.
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

(Færdselsloven)

Til nr. 1 (§ 2, nr. 17)

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at der i færdselslovens § 2, nr. 17, som fastsætter, hvad der i færdselslovens skal forstås ved parkering, indsættes en bestemmelse om, hvornår et køretøj ikke skal anses for parkeret, fordi det er havareret.

Forslaget indebærer, at et køretøj skal anses som havareret, hvis det på grund af uheld eller teknisk fejl

ikke er i stand til at fortsætte kørslen ved egen kraft eller ikke er i stand til at fortsætte kørslen forsvarligt, anses for havareret.

Er der på køretøjet ingen tydelige tegn på havari, vil parkeringskontrollanten som hidtil kunne pålægge en parkeringsafgift, hvis køretøjet holder i strid med standsnings- eller parkeringsreglerne på stedet. Kan ejeren af køretøjet efterfølgende dokumentere, at køretøjet faktisk var havareret, og at de 18 timer ikke var udløbet, skal parkeringsafgiften efterfølgende eftergives.

Er der omstændigheder – f.eks. tydelige skader på køretøjet – der tyder på havari, forudsætter pålæggelse af en parkeringsafgift en konstatering af, at køretøjet har holdt der i minimum 18 timer, og at placeringen herefter er i strid med reglerne om standsning og parkering.

Det forhold, at der f.eks. i bilens forrude er anbragt en seddel, hvoraf det fremgår, at køretøjet er havareret, fører ikke i sig selv til, at køretøjet ikke bør pålægges en afgift, hvis der ikke i øvrigt er synlige tegn på havari. Desuden vil der i tilfælde, hvor et køretøj ikke ved en almindelig besigtigelse kan konstateres havareret, normalt stilles krav til en efterfølgende dokumentation for, at der i det konkrete tilfælde var tale om havari.

Det vil i sidste ende altid være op til domstolene at afgøre, om det pågældende køretøj må anses for at have været havareret på det tidspunkt, hvor parkeringsafgiften blev pålagt.

Når et havareret køretøj efter udløbet af perioden på 18 timer fra, at det er hensat, anses for parkeret, skal de på stedet gældende standsnings- og parkeringsrestriktioner overholdes. Hvis det havarerede køretøj f.eks. er hensat et sted, hvor der gælder en regel om to timers parkering, vil køretøjet således samlet set kunne være hensat på stedet i 20 timer fra, at det havarerede, forudsat at parkeringsskiven indstilles efter forskrifterne efter udløbet af havariperioden. Er det havarerede køretøj hensat på en betalingsparkeringsplads, vil køretøjet efter udløbet af havariperioden – ligesom efter gældende ret – kun lovligt kunne være parkeret på stedet, hvis der betales for parkeringspladsen i overensstemmelse med forskrifterne.

Der henvises i øvrigt til pkt. 7 i lovforslagets almindelige bestemmelser.

Til nr. 2 (§ 28, stk. 3, 1. pkt.)

Det foreslås, at ordet ”yderrabat” indsættes i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., således at standsning eller parkering fremover som udgangspunkt ikke må ske på yderrabatter, jf. forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 3).

Ved ”yderrabat” forstås i denne sammenhæng et færdselsfrit areal i færdselsvejsoverfladen uden for yderste færdselsareal, som tjener til adskillelse mellem eller begrænsning af færdselsarealerne. Den foreslåede bestemmelse omfatter således vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal.

Kommunerne kan via lokale bekendtgørelser udvide det område, hvor der efter denne bestemmelse lovligt kan parkeres eller standses, hvis der ikke samtidig sker nogen indskrænkning, jf. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 6).

Der henvises i øvrigt til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 3 (§ 28, stk. 3, 3. pkt.)

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, uden for tættere bebygget område kan standses eller parkeres med hele eller en del af køretøjet i yderrabatten eller med en del af køretøjet på fortov, medmindre dette er i strid med færdselslovens § 3 (der ikke foreslås ændret), eller der lokalt gælder et forbud anvist ved skiltning, afmærkning mv. Vejbestyrelsen kan

herunder i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, jf. § 92 c, stk. 4 (som foreslås ændret med lovforslagets § 1, nr. 6), ved etablering af afmærkning fravige færdselslovens generelle udgangspunkt, således at det f.eks. i områder med særligt sårbart fortov, er forbudt at standse eller parkere delvist på fortovet.

Kommunerne kan via lokale bekendtgørelser udvide det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, hvis der ikke samtidig sker nogen indskrænkning, jf. den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 6). Der vil således ved f.eks. lokal bekendtgørelse kunne fastsættes, at køretøjer, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3.500 kg lovligt kan foretage standsning eller parkering delvis på fortov i tættere bebygget område, medmindre dette er i strid med færdselslovens § 3, uden at det er nødvendigt, at anvise dette med skiltning, afmærkning mv.

Den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt., tilsigter ingen ændring i, at der ikke må parkeres på kørebanen uden for tættere bebygget område, jf. færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 3 (som ikke foreslås ændret).

Om forståelsen af udtrykket ”yderrabat” henvises til bemærkningerne til den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt. (lovforslagets § 1, nr. 2).

Der henvises i øvrigt til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 4 (§ 29, stk. 1, nr. 1)

Det foreslås, at det i den såkaldte 5-meter-regel præciseres, at der – foruden et forbud mod at parkere 5 meter foran udkørslen fra en cykelsti, som løber langs kørebanen – gælder et forbud mod at parkere 5 meter på hver side af udkørslen fra en cykelsti, der er tværgående i forhold til kørebanen.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 5 (§ 29, stk. 1, nr. 2)

Der foreslås en præcisering af den såkaldte 10-meter-regel, således at det udtrykkeligt fremgår af bestemmelsen, at standsning eller parkering ikke må ske i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanens nærmeste kant eller – hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen – fra cykelstiens nærmeste kant.

Der henvises i øvrigt til pkt. 4 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 6 (§ 92 c, stk. 4, 2. og 3. pkt.)

Det foreslås, at den gældende bestemmelse i § 92 c, stk. 4, 2. pkt., ophæves og erstattes af nye bestemmelse (som 2. og 3. pkt.), som indebærer, at det som udgangspunkt ikke længere vil være muligt for kommunerne at fastsætte parkeringsindskrænkninger i lokale bekendtgørelser.

Efter de foreslåede bestemmelser vil kommunerne dog med samtykke fra politiet ved lokal bekendtgørelse kunne træffe færdselsmæssige bestemmelser om parkering og standsning, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning for tunge køretøjer (lastbiler, busser, autocampere mv.), og påhængskøretøjer (campingvogne mv.). Tilsvarende gælder med hensyn til særligt indrettede køretøjer som f.eks. reklamevogne, hvor lokale regler udstedes for at varetage andet end parkeringshensyn.

Der er tillige adgang til ved lokal bekendtgørelse at udvide det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, som følger af de generelle regler i færdselsloven, uden at der samtidig sker nogen indskrænkning af dette område.

De foreslåede bestemmelser har den konsekvens, at den gældende hjemmel til at udstede lokale parkeringsbekendtgørelser ophæves, og der i stedet indsættes nye (og ændrede) bemyndigelsesbestemmelser. Det indebærer, at de gældende lokale bekendtgørelser bortfalder, således at den enkelte kommune vil skulle udstede en ny lokal bekendtgørelse i det omfang, den ønsker at fastsætte lokale regler inden for rammerne af det, der er anført ovenfor.

Der henvises i øvrigt til pkt. 5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 7 (§ 92 c, stk. 5)

Den foreslåede bestemmelse indebærer, at den enkelte kommune – som betingelse for at kunne håndhæve sin lokale parkeringsbekendtgørelse, som udstedes efter de foreslåede nye bestemmelser i færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2 eller 3. pkt. (jf. lovforslagets § 1, nr. 6) – skal offentliggøre bekendtgørelsen dels 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.

Der henvises i øvrigt til pkt. 5 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 8 (§ 121, stk. 1, nr. 2)

Den foreslåede ændring er en konsekvensændring af forslaget til ændring af færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., og 3. pkt. (jf. lovforslagets § 1, nr. 2 og nr. 3).

Med den foreslåede ændring vil der fremover kunne pålægges en afgift for overtrædelse af det forbud mod parkering i yderrabat, som foreslås med ændringen af færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt.,

Med den foreslåede ændring af færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 2, sikres det desuden, at der fremover vil kunne pålægges en afgift for parkering med en del af køretøjet på fortov i tættere bebygget område, jf. de nævnte foreslåede ændringer af færdselslovens § 28, stk. 3, 1. og 3. pkt., i de tilfælde, hvor der ikke ved lokal parkeringsbekendtgørelse er fastsat regler om, at parkering med en del af køretøjet på fortovet lokalt er lovligt, jf. færdselslovens § 92 (som ikke foreslås ændret), jf. forslaget til færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt. (jf. lovforslagets § 1, nr. 6). Hvis der ved en lokal bekendtgørelse er sket en sådan udvidelse af det område, som der lovligt vil kunne parkeres på, og forskrifterne herefter overtrædes, vil der efter omstændighederne kunne pålægges en afgift for overtrædelsen efter færdselslovens § 121, stk. 1, nr. 8 (som ikke foreslås ændret), hvorefter der kan pålægges afgift for overtrædelse af bestemmelser om standsning eller parkering, der fastsættes i medfør af § 92, og som ikke er angivet ved afmærkning.

Der henvises i øvrigt til pkt. 6 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 9 (§ 121, stk. 5)

Den foreslåede bestemmelse indebærer en fordobling af parkeringsafgiften ved ulovlig parkering på en parkeringsplads, der efter reglerne i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, og § 92, stk. 3 (der ikke foreslås ændret), er reserveret til brug for personer med handicap, og om parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom, jf. færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2 (der ligeledes ikke foreslås ændret). Afgiften for sådanne overtrædelser vil således efter forslaget udgøre 1.020 kr.

Den foreslåede forhøjede afgift vil blive pålagt af politiet eller kommunerne efter de gældende regler om håndhævelse af sager om ulovlig parkering, jf. herved bl.a. færdselslovens § 122 a, stk. 4 (der ikke foreslås ændret). Det vil fortsat i sidste ende være op til domstolene at vurdere, om en konkret parkeringsafgift er pålagt med rette.

Der henvises i øvrigt til pkt. 3 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 10 (§ 121, stk. 6)

Det foreslås, at der indsættes en ny bestemmelse i § 121 (som stk. 6), som giver mulighed for, at der kan pålægges mere end en afgift for samme overtrædelse af de bestemmelser om standsning og parkering, der er omfattet af færdselslovens § 121, stk. 1 (som foreslås ændret med lovforslagets § 1, nr. 8).

Den foreslåede bestemmelse indebærer nærmere, at der kan pålægges mere end én afgift for samme overtrædelse af de nævnte regler om standsning og parkering, at der dog højst kan pålægges én parkeringsafgift pr. påbegyndt døgn (kalenderdøgn), at en ny afgift tidligst kan pålægges 24 timer efter den forrige afgift, og at der højst kan pålægges tre afgifter for samme overtrædelse af de nævnte regler.

Der henvises i øvrigt til pkt. 9 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til nr. 11 (122 c)

Der foreslås indsat en ny bestemmelse i § 122 c.

Efter det foreslåede *stk. 1* opstilles det som en betingelse for at kunne opkræve kontrolafgifter på offentligt tilgængeligt privat område, at der er opsat tydelig skiltning med information herom.

Efter det foreslåede *stk. 2, 1. pkt.*, foreslås det, at justitsministeren (administrativt) fastsætter nærmere bestemmelser herom. Bestemmelsen forudsættes anvendt til at udstede regler i overensstemmelse med de anbefalinger fra arbejdsgruppen, som er nævnt under pkt. 10.2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der forudsættes herunder fastsat krav om, at der ved samtlige steder (i praksis normalt ved alle indkørsler), som det er naturligt at passere, for at komme ind på en parkeringsplads underlagt rent privatretlige regler – hvis der skal kunne pålægges kontrolafgift for overtrædelse af parkeringsvilkårene – skal opstilles et symbol med et hvidt P på sort baggrund, som skal være let synlig i lys og mørke.

Det foreslåede *stk. 2, 2. pkt.*, indebærer, at justitsministeren kan fastsætte nærmere bestemmelser om, hvilke oplysninger den, der udsteder en kontrolafgift for ulovlig parkering på en privat område, skal give den, der parkerer, om grundlaget for pålæggelse af afgiften. Bestemmelsen forudsættes anvendt til at udstede regler i overensstemmelse med de anbefalinger fra arbejdsgruppen, som er nævnt under pkt. 10.2.2 i lovforslagets almindelige bemærkninger. Der forudsættes herunder fastsat regler om, hvilke oplysninger, den, som parkerer, skal have i forbindelse med pålæggelse af kontrolafgift, og hvordan meddelelse af kontrolafgift gives til føreren på stedet eller efterfølgende til ejeren (brugere) af køretøjet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 10 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

(Lov om offentlige veje)

Til nr. 1-3 (overskriften til § 107 samt § 107, stk. 1 og 2)

Lov om offentlige veje i § 107 indeholder hjemmel til, at en kommune kan kræve betaling for parkering på offentlige veje. I bestemmelsen benyttes ordene ”afgift” og ”parkeringsafgift”, hvilket imidlertid ikke er identisk med den parkeringsafgift, som kan pålægges efter færdselsloven for overtrædelse af parkeringsreglerne.

Der foreslås på den baggrund en præcisering af, at bestemmelserne i § 107, stk. 1 og 2, angår muligheden for, at en kommune kan opkræve betaling for brug af parkeringspladser, men ikke muligheden for at pålægge en afgift, hvor restriktionerne overtrædes.

Til nr. 4 (§ 107, stk. 3)

Det foreslås, at der i § 107, stk. 3, i lov om offentlige veje, etableres hjemmel til, at transportministeren efter forhandling med justitsministeren kan udstede bestemmelser om dokumentation for betalt parkering.

Den foreslåede bestemmelse forudsættes anvendt til at udstede administrative regler om betalingsparkering på offentligt område, herunder om bilistens dokumentation for betalt parkering og om, at der skal være en rimelig afstand fra den enkelte parkeringsplads til betalingsstedet.

Der henvises i øvrigt til pkt. 8 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 3

Det foreslås, at loven træder i kraft 1. marts 2014.

Dog foreslås det, at den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 121, stk. 6 (jf. lovforslagets § 1, nr. 10) træder i kraft allerede 1. januar 2014. Fra 1. januar 2014 vil det således være muligt at pålægge mere end en afgift for samme overtrædelse af reglerne om standsning og parkering.

Det bemærkes, at forhøjelsen af afgiften efter § 1, nr. 9, vil finde anvendelse i tilfælde, hvor overtrædelsen af parkeringsreglerne sker 1. marts 2014 eller senere.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

Gældende formulering

Lovforslaget

§ 1

I færdselsloven, jf. lovekendtgørelse nr. 1055 af 9. november 2012, som ændret senest ved lov nr. 631 af 12. juni 2013, foretages følgende ændringer:

§ 2. [...]

17. Parkering:

enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standsning kortere end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses dog ikke for parkering.

§ 28. Standsning eller parkering må ikke ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen.

Stk. 2. Standsning eller parkering må kun ske i højre side af vejen i færdselsretningen. På mindre befærde vej og vej med ensrettet færdsel kan standsning eller parkering dog ske i venstre side. Ved standsning eller parkering skal køretøjet anbringes i vejens længderetning ved kørebanens yderkant eller om muligt uden for denne. Ved standsning eller parkering på parkeringsplads, som uden for tættere bebygget område er anlagt i umiddelbar tilslutning til vejen, skal føreren så vidt muligt benytte parkeringsplads, der er beliggende til højre i færdselsretningen.

Stk. 3. Standsning eller parkering må ikke ske på cykelsti, gangsti eller fortov. Tilsvarende gælder for midterrabat, helleanlæg og lignende. Køretøj, hvis tilladte totalvægt ikke overstiger 3,5 t, kan dog, medmindre andet bestemmes i en lokal bekendtgørelse, standses eller parkeres med en del af køretøjet på fortov, såfremt dette ikke er til fare eller ulempe for færdslen på fortovet. 1. pkt. gælder ikke cykler og tohjulede knallerter.

Stk. 4. Når føreren af et køretøj forlader dette, skal det sikres, at køretøjet ikke kan sætte i gang af sig selv. Føreren skal endvidere træffe foranstaltninger for at sikre, at køretøjet ikke uberettiget kan benyttes af andre. Påbudt anordning til tyverisikring skal være sat i funktion. Transportministeren kan fastsætte bestemmelser om, hvilke typer låseanordninger der skal anvendes.

Stk. 5. Åbning af vogndøre, på- eller afstigning og på- eller aflæsning skal finde sted på en sådan måde, at der ikke opstår fare eller unødigt ulempe.

§ 29. Standsning eller parkering må ikke ske:

- 1) på fodgængerfelt eller ud for udkørsel fra cykelsti eller inden for en afstand af 5 m foran fodgængerfeltet eller udkørslen,

1. I § 2, nr. 17, indsættes som 3. pkt.:

»Et køretøj, som hensættes, fordi det på grund af uheld eller teknisk fejl ikke er i stand til at fortsætte kørslen ved egen kraft eller ikke er i stand til at fortsætte kørslen forsvarligt, anses for parkeret 18 timer efter, at det er hensat.«

2. I § 28, stk. 3, 1. pkt. indsættes efter »gangsti«: », yderrabat«.

3. § 28, stk. 3, 3. pkt. affattes således:

»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.«

4. I § 29, stk. 1, nr. 1, indsættes efter »5 m foran fodgængerfeltet eller udkørslen«: »fra en cykelsti, som løber langs kørebanen, eller 5 m på hver side af udkørslen fra en cykelsti, som er tværgående i forhold til kørebanen.«

- 2) i veikryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant,
- 3) på jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel,
- 4) på en sådan måde, at færdselstavle eller -signal dækkes,
- 5) på bro over motorvej, i viadukt eller tunnel,
- 6) på eller i nærheden af bakketop eller i eller ved uoverskueligt vejsving,
- 7) på strækning, hvor kørebanen før veikryds ved hjælp af spærrelinjer er inddelt i vognbaner, eller inden for en afstand af 5 m før begyndelsen af en sådan strækning,
- 8) ved siden af spærrelinje, hvis afstanden mellem køretøjet og linjen er mindre end 3 m, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinjen findes en punkteret linje,
- 9) i krybespor eller
- 10) på afmærket holdeplads for hyrevogne.

Stk. 2. Ved busstoppested er det ikke tilladt at standse eller parkere på den afmærkede strækning på hver side af stoppestedsskiltet. Findes en sådan afmærkning ikke, gælder forbuddet inden for en afstand af 12 m på hver side af skiltet.

Stk. 3. [...]

§ 92 c. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i §§ 92 og 92 a, afgøres sagen af rigspolitichefen, hvis afgørelse ikke kan indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 2. Afgørelser i henhold til §§ 92 og 92 a kan påklages til rigspolitichefen, for så vidt angår retlige spørgsmål. Klagefristen er 4 uger fra den dag, hvor afgørelsen er meddelt den pågældende, eller hvor foranstaltningen er etableret. Rigspolitichefens afgørelse kan ikke indbringes for anden administrativ myndighed.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte nærmere regler om udøvelsen af de i §§ 92 og 92 a nævnte beføjelser.

Stk. 4. Foranstaltninger af den art, der nævnes i §§ 92 og 92 a, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Såfremt en foranstaltning efter § 92, stk. 1, nr. 1 eller 3, ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, kan den dog i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

5. § 29, stk. 1, nr. 2, affattes således:

- »2) i veikryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller, hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant,«.

6. § 92 c, stk. 4, 2. pkt., ophæves, og i stedet indsættes:

»Foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 1, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, og som regulerer parkering og standsning med påhængskøretøjer, køretøjer med tilladt totalvægt over 3.500 kg eller særligt indrettede køretøjer, eller som alene udvider det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, kan i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse. Ligeledes kan foranstaltninger efter § 92, stk. 1, nr. 3, som ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.«

7. I § 92 c indsættes som *stk. 5*:

»*Stk. 5.* Justitsministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil, offentliggør på internettet lokale bekendtgørelser udstedt med hjemmel i stk. 4, 2. eller 3. pkt. Sådanne bekendtgørelser skal desuden offentliggøres et centralt sted på vedkommende kommunes egen hjemmeside.«

§ 121. Politiet kan pålægge en afgift for overtrædelse af:

- 1) § 28, stk. 2, 1. pkt.,

- 2) § 28, stk. 3, for så vidt angår standsning eller parkering på cykelsti, gangsti, midterrabat og helleanlæg samt standsning eller parkering med hele køretøjet på fortov,
- 3) § 29, stk. 1, nr. 1, 2, 3, 5, 7, 8, 9 og 10, og 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) standsnings- eller 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 § 107, stk. 2, i lov om offentlige veje.

Stk. 2. Afgørelse om pålæggelse af afgift kan ikke indbringes for højere administrativ myndighed og er ikke omfattet af forvaltningslovens § 19. Afgiften tilfalder statskassen.

Stk. 3. Afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren.

Stk. 4. Afgiften påhviler den, der har foretaget den uretmæssige standsning eller parkering. Betales afgiften ikke inden den fastsatte frist, hæfter tillige ejeren (brugeren) for betalingen, medmindre det godtgøres, at føreren uberettiget var i besiddelse af køretøjet.

Stk. 5. Afgiften udgør 510 kr.

8. I § 121, stk. 1, nr. 2, udgår »for så vidt angår standsning eller parkering på cykelsti, gangsti, midterrabat og helleanlæg samt standsning eller parkering med hele køretøjet på fortov, «.

9. I § 121, stk. 5, indsættes som 2. pkt.:

»Afgiften udgør dog 1.020 kr. ved

- 1) parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom i strid med § 29, stk. 3, nr. 2,
- 2) parkering uden brug af parkeringskort for personer med handicap på parkeringsplads, der efter § 92, stk. 1, nr. 1, er reserveret til generel anvendelse for personer med handicap, eller
- 3) parkering med et andet køretøj på en parkeringsplads, der efter § 92, stk. 3, er reserveret til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap.«

10. I § 121 indsættes som *stk. 6*:

»*Stk. 6.* Der kan for en overtrædelse omfattet af stk. 1 pålægges én afgift i døgnet, idet der dog tidligst kan pålægges en ny afgift 24 timer efter, at den forrige afgift er pålagt. Der kan for samme overtrædelse højst pålægges tre afgifter.«

Modregning m.v.

§ 122 b. Ubetalt parkeringsafgift kan med tillæg af omkostninger modregnes i overskydende skat, i krav på tilbagebetaling af vægtafgift, jf. § 6, stk. 5, i lov om vægtafgift af motorkøretøjer m.v., og i krav på tilbagebetaling af afgift af

bilens brændstofforbrug, jf. § 4, stk. 5, i lov om afgift efter brændstofforbrug for visse personbiler.

11. Efter § 122 b indsættes før overskriften før § 123:

»Kontrolafgifter ved parkering på privat område

§ 122 c. 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. Justitsministeren fastsætter regler om, hvordan tilkendegivelse efter stk. 1 skal gives. Justitsministeren fastsætter endvidere regler om, hvilke oplysninger den, der udsteder en kontrolafgift, skal give om grundlaget for afgiften. «

§ 2

I lov om offentlige veje, jf. lovbekendtgørelse nr. 1048 af 3. november 2011, som ændret ved § 2 i lov nr. 613 af 18. juni 2012, foretages følgende ændringer:

1. *Overskriften* før § 107 affattes således:

»Betalingsparkering«

Parkeringsafgift

§ 107. For benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer kan vejbestyrelsen lade opkræve en afgift til dækning af udgifterne ved indretningen og driften, herunder ved udøvelsen af tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Stk. 2. I øvrigt kan vejbestyrelsen i samråd med politiet bestemme, at der på steder, hvor en begrænsning af adgangen til at parkere motorkøretøjer er ønskelig, opkræves en parkeringsafgift, der kan sættes i forhold til det tidsrum, i hvilket motorkøretøjerne holdes parkeret.

2. I § 107, *stk. 1*, ændres »en afgift« til: »betaling«.

3. I § 107, *stk. 2*, ændres »en parkeringsafgift« til: »betaling for parkering«.

4. I § 107 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Transportministeren udsteder efter forhandling med justitsministeren regler om dokumentation for betalt parkering. «

§ 3

Stk. 1. Loven træder i kraft den 1. marts 2014, jf. dog stk. 2.

Stk. 2. § 1, nr. 10, træder i kraft den 1. januar 2014.