



27-02-2014

## Til Teknik- og Miljøudvalget

Sagsnr.

2014-0037700

### Notat om ændringer i færdselsloven

Dokumentnr.

2014-0037700-3

Den 20. februar 2014 vedtog Folketinget en lov, som ændrer flere paragraffer i færdselsloven, der relaterer til parkeringsområdet. Der redegøres her kort for de væsentligste lovændringer - både for københavnske bilister og for forvaltningen. For uddybende forklaring vedrørende de enkelte lovændringer henvises til vedlagte bilag 1.

Sagsbehandler

Henrik Norup

Lovændringen bygger i høj grad på den rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, som en arbejdsgruppe under Justitsministeriet fremlagde i juni 2013. Formålet har været i videst muligt omfang at ensrette parkeringsreglerne for hele landet, og derved minimere brugen af lokale bekendtgørelser.

De mest betydningsfulde ændringer for bilister i København er, at det fra 1. marts 2014 bliver:

- dobbelt så dyrt, hvis man får en afgift for at standse eller parkere uberettiget på en handicapplads
- dobbelt så dyrt at standse eller parkere foran en ind- og udkørsel,
- at der nu bliver klar lovhjemmel til at pålægge flere afgifter for samme forseelse. Dvs. der kan pålægges tre afgifter for samme forseelse, dog med 24 timers mellemrum.

For forvaltningen har det primært den betydning, at Københavns Kommunes nuværende lokale bekendtgørelse bortfalder. Der skal derfor vedtages en ny, som kan regulere adgangen til at parkere for særlige køretøjer (påhængskøretøjer, campingvogne, reklamevogne mv.). For at den lokale bekendtgørelse kan forpligte bilisterne, skal det placeres "centralt" på kommunens hjemmeside samt på en hjemmeside, der drives af justitsministeren eller den, ministeren bemyndiger hertil. Hvad der menes med central, er ikke nærmere behandlet i forarbejderne, men såfremt bekendtgørelsen ikke lægges direkte på [www.kk.dk](http://www.kk.dk), så bør den placeres på [www.kk.dk/parkering](http://www.kk.dk/parkering).

En konsekvens af, at Københavns lokale bekendtgørelse bortfalder, er at hjemmelsgrundlaget for betalingsparkeringen bortfalder. En national bekendtgørelse om betalingsparkering skal derfor træde i kraft samtidig med lovændringerne. Da det stod klart, at den nye nationale bekendtgørelse ikke nåede at blive færdig i Transportministeriet, før de lokale bekendtgørelser ville udløbe den 1. marts, blev der i hast udarbejdet en ny og midlertidig bekendtgørelse, som den 28. februar blev underskrevet af administrerende direktør Pernille Andersen, lige som der blev indhentet samtykke fra politiet. Den nye lokale bekendtgørelse for København vil således være

### Sagsbehandling

Postboks 446

1505 København V

Telefon

7080 8090

Direkte telefon

3366 3653

EAN nummer

5798009493149

gældende indtil den nationale træder i kraft. Den nye lokale bekendtgørelse er nu placeret centralt på kommunens hjemmeside under parkeringsområdet, lige som den også ligger på Justitsministeriets hjemmeside.

Københavns Kommune har derfor ikke oplevet en periode uden hjemmel for betalingsparkering, ligesom der for bilisternes vedkommende ikke vil ske ændringer i forhold til betalingsparkering eller undtagelser hertil.

Herudover sker der en række lovtekniske ændringer. Kommunens hjemmelsgrundlag til at udskrive parkeringsafgifter ændres derfor i nogen grad. Det har dog ikke den store praktiske betydning for kommunen, da de forbud, som Københavns Kommune tidligere havde i en lokal bekendtgørelse, videreføres i færdselsloven eller andre bekendtgørelser. Den øjensynligt eneste reelle ændring i forhold til tidligere er, at der nu kan pålægges afgifter for standsning eller parkering i yderrabat på private veje (tidligere var dette alene muligt på offentlige veje og private fællesveje).

Da hele formålet og baggrunden med lovændringen har været at forbedre forbrugerbeskyttelsen, og ensarte landets regler, har der ikke været fokus på dele- eller el-bilsproblematikken i forhold til at skabe hjemmel for fritagelse for betalingsforpligtelsen. Kommunens muligheder og udfordringer vedr. dele- og el-biler er således uforandrede.

#### Bilag

- Bilag 1: Konsekvenser af ændringer i færdselsloven.

/ Serviceområdechef  
Niels Tørsløv



25-02-2014

Sagsnr.  
2014-0037700

Dokumentnr.  
2014-0037700-2

Sagsbehandler  
Henrik Norup

## Bilag 1: Konsekvenser af ændringer i færdselsloven

Nedenstående er alene en kort summarisk gennemgang af lovændringens betydning for Københavns Kommune. For yderligere baggrundsmateriale henvises til de specifikke bemærkninger til lovforslaget<sup>1</sup> samt arbejdsgruppens rapport<sup>2</sup>.

Lovændringen bærer i høj grad karakter af, at der kommer større ensartethed på området og at brugen af lokale bekendtgørelser minimeres. Størstedelen af ændringerne betyder således for Københavns vedkommende, at hjemlen vil fremgå af færdselsloven i stedet for en bekendtgørelse. Dermed sker der ikke de store realitetsændringer.

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.«

Ovenstående er en tilføjelse til definitionen på parkering.

Ændringen har ikke den store realitetsforskel. København har indtil nu haft en 12+6 timers regel i den lokale bekendtgørelse. Der er således på sin vis tale om en forenkling af reglen i København.

Der henvises særligt til bemærkningerne, hvor det klargøres, hvordan parkeringsvagterne skal foretage kontrollen.

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.

<sup>1</sup> [http://www.ft.dk/R/Ipdf/samling/20131/lovforslag/L54/20131\\_L54\\_som\\_fremsat.pdf](http://www.ft.dk/R/Ipdf/samling/20131/lovforslag/L54/20131_L54_som_fremsat.pdf)

<sup>2</sup>

<http://www.justitsministeriet.dk/sites/default/files/media/Pressemeddelelser/pdf/2013/Rapport%2027%20%20juni%202013.pdf>

Se ligeledes nærmere om ændringen i rapporten siden 57 ff.


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

Denne tilføjelse har København altid haft i sin lokale bekendtgørelse. Der sker således ingen reel ændring, bortset fra, at CPK kan pålægge afgifter for standsning og parkering i yderrabat på privat vej.

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.«

Er ikke relevant for København. København har ikke området, som ligger uden for tættere bebygget område. Dvs. på den anden side af

denne skiltning 

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,«.

Der er tale om en præcisering i forhold til tidligere om hvornår hhv. 5 m og 10 m-reglen skal anvendes. Ændringen består således primært i det tilfælde, hvor alene en cykelsti udmunder i en tværgående kørebane. Dette er ikke det typiske tilfælde, hvor CPK pålægger afgifter.

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.«

Ændringen bærer præg af, at de lokale behov i forhold til, hvad, der skal gælde for parkering for visse typer af særlige køretøjer, er 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.

Den gældende bestemmelse i § 92 c, stk. 4,2. pkt., ophæves og erstattes af ovenstående, som indebærer, at det som udgangspunkt ikke længere vil være muligt for kommunerne at fastsætte parkeringsindskrænkninger i lokale bekendtgørelser. Efter bestemmelsen 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.

Bestemmelsen 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 anførte.

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.«

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 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.

Hvad der menes med et ”centralt sted” ses ikke at være nærmere defineret, men såfremt der ikke findes et link direkte på kk.dk, så bør der nok være et link på kk.dk/parkering, som fører direkte til bekendtgørelsen.

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,«.

Primært en konsekvensændring som følge af ændringen af § 28, stk. 3, 1. punktum.

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.«

Bestemmelsen indebærer en fordobling af parkeringsafgiften ved ulovlig parkering på en parkeringsplads, der efter reglerne i færdselsloven, er reserveret til brug for personer med handicap, og om parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom. Afgiften for sådanne overtrædelser vil således efter forslaget udgøre 1.020 kr.

Ifølge de almindelige bemærkninger til lovforslaget skyldes fordoblingen, at parkering på pladser, der er forbeholdt personer med handicap, er udtryk for en manglende respekt for de medborgere, som f.eks. på grund af gangbesvær har et særligt parkeringsbehov. Også ved ind- og udkørsler er det 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.

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.«

Bestemmelse indebærer, 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.

København har således i vid udstrækning til at vende tilbage til sin oprindelige praksis, som indebar fire afgiftspålæggelser. Denne praksis blev underkendt af Østre Landsret som værende uhjemlet.

De resterende lovændringer relaterer sig til privatretlig parkeringskontrol og redaktionelle ændringer i vejloven. Dog tilføjes der et stk. 3 til vejlovens § 107:

4. I § 107 indsættes som stk. 3:

»Stk. 3. Transportministeren udsteder efter forhandling med justitsministeren regler 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.

Arbejdsgruppen har i sin rapport pkt. 5.2.3 udfærdiget et udkast til en sådan bekendtgørelse, se side 206 ff. Transportministeren vil efter forhandling med justitsministeren udstede en bekendtgørelse i overensstemmelse med arbejdsgruppens anbefalinger i rapportens pkt. 5.2.3.

Rapportens udkast til en bekendtgørelse ses at følge Københavns Kommunes lokale bekendtgørelse og praksis, hvorfor dette ikke bør medføre realitetsændringer.

Henrik Norup  
Juridisk konsulent