



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget
Retsudvalget
Christiansborg
1240 København K

Dato: 2. december 2013
Kontor: Færdselskontoret
Sagsbeh: Marie Louise Skibsted
Als
Sagsnr.: 2013-0037-0057
Dok.: 980720

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 11 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje. (L 54), (Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet), som Folketingets Retsudvalg har stillet til justitsministeren den 22. november 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Tom Behnke (KF).

Morten Bødskov

/

Christian Hesthaven

Slotsholmsgade 10
1216 København K.

Telefon 7226 8400
Telefax 3393 3510

www.justitsministeriet.dk
jm@jm.dk

Spørgsmål nr. 11 vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje. (L 54), (Forhøjelse af afgiften for parkering til gene for personer med handicap m.v. og bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet). fra Folketingets Retsudvalg:

”Hvis den såkaldte yderrabat er et areal uden for yderste færdselsareal, er det vel uden for færdselslovens område jf. færdselslovens definition af vej i § 1, og hvordan kan det så reguleres i færdselsloven, at man ikke må standse eller parkere der?”

Svar:

1. Der er i færdselslovens § 1 om lovens anvendelsesområde fastsat følgende:

”§ 1. Loven gælder, hvor andet ikke er bestemt, for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.”

Det er almindeligt antaget, at det afgørende for, om et areal er omfattet af afgrænsningen i færdselslovens § 1, er, om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter. Der må således lægges vægt på de faktiske forhold, og der må kræves en mere almindelig benyttelse, men det er tilstrækkeligt, at et enkelt af færdselselementerne – f.eks. fodgængere, cyklister eller bilister – benytter arealet.

2. Med lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt.) foreslås det som noget nyt generelt fastsat, at standsning og parkering som udgangspunkt ikke må ske i yderrabat. Med lovforslagets § 1, nr. 3 (forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 3. pkt.) foreslås det dog, at forbuddet for så vidt angår bl.a. parkering på yderrabat, jf. forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., for køretøjer, hvis totalvægt ikke overstiger 3.500 kg, ikke skal gælde uden for tættere bebygget område.

Om baggrunden for forslaget om at indføre de nævnte regler har arbejdsgruppen – som anført i pkt. 2.4.2.2.2 i Rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet – nærmere peget på, at der ses at være 20 kommuner, som i 2011 havde fastsat forbud mod standsning og parkering på yderrabatter. I 13 af kommunerne gælder forbuddet mod parkering på yderrabatter kun inden for tættere bebyggede områder afgrænset med byzonetavler eller udelukkende i nærmere angivne større byer i kommunen. I syv kommu-

ner, herunder København og Frederiksberg, gælder forbuddet i hele kommunen.

Da det med lovforslagets § 1, nr. 6 (forslaget til færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt.) foreslås, at det som udgangspunkt ikke længere skal være muligt for kommunerne at fastsætte regler af den nævnte karakter i en lokal bekendtgørelse, er der udformet generelle regler herom, som – uden for de rammer for udstedelse af lokale parkeringsbekendtgørelser, som følger af den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt. – alene kan fraviges ved skiltning eller afmærkning.

Arbejdsgruppen finder, jf. pkt. 2.4.2.2 i Rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, at der skal 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.

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 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.

Som anført i pkt. 6.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger er lovforslaget udformet i overensstemmelse med arbejdsgruppens overvejelser.

3. Som anført under pkt. 4 i den kommenterede høringsoversigt vedrørende lovforslaget er det efter høringen i bemærkninger til lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt.) blevet præciseret, at der i denne sammenhæng ved ”yderrabat” forstås 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.

Justitsministeriet finder i den forbindelse anledning til at bemærke, at der med udtrykket ”uden for yderste færdselsareal” her sigtes til, at arealet ligger uden for det areal, som er beregnet til færdsel med motordrevet køretøj. Der vil således uden for dette areal kunne forekomme færdsel af andre af færdselselementerne – f.eks. fodgængere.

Yderrabatter vil på denne baggrund efter Justitsministeriets opfattelse være omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, jf. ovenfor under pkt. 1, ligesom det ofte også vil kunne være tilfældet med arealer uden for yderrabatter. Dette spørgsmål vil imidlertid – på baggrund af de faktiske forhold – bero på en konkret vurdering af, om der er tale om en mere almindelig benyttelse af arealet.