



JUSTITSMINISTERIET

Folketinget  
Retsudvalget  
Christiansborg  
1240 København K

Dato: 20. december 2013  
Kontor: Færdselskontoret  
Sagsbeh: Marie Louise Skisbted  
Als  
Sagsnr.: 2013-0037-0057  
Dok.: 1001700

Hermed sendes besvarelse af spørgsmål nr. 24 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 10. december 2013. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Tom Behnke (KF).

Karen Hækkerup

/

Christian Hesthaven

Slotsholmsgade 10  
1216 København K.

Telefon 7226 8400  
Telefax 3393 3510

[www.justitsministeriet.dk](http://www.justitsministeriet.dk)  
[jm@jm.dk](mailto:jm@jm.dk)

**Spørgsmål nr. 24 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:**

”Ministeren bedes svare på spørgsmål 13, idet der i det foreliggende svar kun henvises til svar på spørgsmål 11, men svaret på spørgsmål 11 forholder sig ikke til indholdet af spørgsmål 13, herunder det helt væsentlige, nemlig at hvis yderrabatten i virkeligheden bare er det, der i dag betegnes rabatten, hvorfor så ikke bare beholde begrebet rabat?”

**Svar:**

1. Med spørgsmål nr. 13 vedrørende lovforslaget er der rejst spørgsmål om, hvilket konkret behov der er for det nye begreb yderrabat, og om det kunne opfyldes på anden vis.

Justitsministeriet skal – som anført i pkt. 2 i besvarelsen af spørgsmål nr. 11 vedrørende lovforslaget – bemærke, at det med lovforslagets § 1, nr. 2 (forslaget til færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt.) som noget nyt foreslås 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 ikke skal gælde uden for tættere bebygget område for køretøjer, hvis totalvægt ikke overstiger 3.500 kg,

2. 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 kommuner, 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 bekendtgø-

relse, 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 på stedet.

Arbejdsgruppen finder samtidig, jf. pkt. 2.4.2.2 i Rapport om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, at der mere generelt skal være adgang til ved lokal bekendtgørelse at udvide – men ikke indskrænke – det område, hvor der lovligt kan parkeres eller standses, som følger af de generelle regler i færdselsloven.

**3.** 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 lokalt ønskes indført et forbud i videre udstrækning, end der følger af den foreslåede generelle regel – må ske skiltning eller afmærkning på stedet.

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

Det bemærkes i tilknytning til det, der er anført under pkt. 2 i besvarelsen ad spørgsmål nr. 11 vedrørende lovforslaget, at det i pkt. 4 i den kommenterede høringsoversigt er anført, at Vejdirektoratet i forbindelse med arbejdet i arbejdsgruppen har foreslået, at udtrykket ”yderrabat” anvendes i færdselsloven i de foreslåede ændringer af § 28, stk. 3, 1. pkt., og § 121, stk. 1, nr. 2. Vejdirektoratet har om forståelsen af udtrykket henvist til vej- og lovteknisk ordbog, april 2004, side 64, hvor der bl.a. er anført følgende om, hvad der forstås ved ”rabat”:

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

Der anvendes følgende typer:

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

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

Udtrykket ”yderrabat” skal i den foreslåede bestemmelse i færdselslovens § 28, stk. 3, 1. pkt., forstås på den måde, der er angivet i vej- og trafikteknisk ordbog, idet der med udtrykket ”færdselsfrit areal” i denne sammenhæng forstås et område fri for færdsel med motorkøretøjer. Der sigtes med andre ord som anført i rapportens pkt. 2.4.2.2 til vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste færdselsareal. Dette er – i forhold til det lovudkast, som blev sendt i høring – præciseret i bemærkningerne til de pågældende foreslåede bestemmelser, jf. herved også pkt. 3 i besvarelsen af spørgsmål nr. 11 vedrørende lovforslaget.

Der henvises i øvrigt til den samtidige besvarelse af spørgsmål nr. 21 vedrørende lovforslaget.