



TRANSPORTMINISTEREN

Transportudvalget
Folketinget

Dato 9. juni 2020
J. nr. 2020-4623

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 12. maj 2020 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Henning Hyllested (EL).

Spørgsmål nr. 488:

Er det ministerens vurdering, at kommunerne og hovedstadsområdet har en klar lovhjemmel til at reservere parkeringspladser til el- og delebiler i den udstrækning kommunerne/hovedstadsområdet skulle ønske dette, eller er der i lovgivningen eller administrative bestemmelser særlige vilkår/betingelser eller krav om tilladelse/samtykke af for eksempelvis politiet, Erhvervsstyrelsen i regi af planloven el.lign., som begrænser kommunernes råderum? Ministeren bedes om nødvendigt besvaret med bidrag fra andre ministre, eksempelvis boligministeren og erhvervsministeren.

Svar:

Jeg har forelagt spørgsmålet for Vejdirektoratet, som har udtalt følgende:

”En kommune kan i dens egenskab af vejmyndighed for kommuneveje og private fællesveje i byer træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejens udnyttelse eller indretning, herunder bestemmelser om parkering og standsning. Dette følger af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1.

Det er en forudsætning, at politiet giver sit samtykke hertil.

Hvorvidt bestemmelsen konkret kan bruges som hjemmel til reservation af parkeringspladser til el- og delebiler, afhænger af de hensyn, der varetages med reservationen.

Justitsministeriet har som daværende ressortministerium ved to lejligheder udtalt sig om muligheden for reservation til el- og delebiler. Vejdirektoratet henholder sig til Justitsministeriets vurderinger.

I 2006 anførte Justitsministeriet følgende vedrørende delebiler:

”Det er Justitsministeriets vurdering, at Lyngby-Taarbæk Kommune – under forudsætning af, at Politimesteren i Lyngby samtykker heri – med hjemmel i



færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, vil kunne træffe bestemmelse om, at delebiler forbeholdes retten til at benytte visse særligt afmærkede parkeringspladser.

Side 2/3

Justitsministeriet har ved vurderingen lagt vægt på, at Lyngby-Taarbæk Kommune har anført, at ordningen har til formål at varetage både færdselsmæssige og miljømæssige hensyn. Ministeriet har ligeledes lagt vægt på, at kommunen har oplyst, at parkeringspladserne vil kunne benyttes af alle køretøjer, der er delebiler og ikke er reserveret til bestemte køretøjer.”

I 2011 anførte Justitsministeriet følgende om elbiler:

”Det er Justitsministeriets vurdering, at Ringsted Kommune – under forudsætning af, at Politidirektøren for Midt- og Vestsjællands Politi samtykker heri – med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, vil kunne træffe bestemmelse om, at elbiler forbeholdes retten til at benytte visse særligt afmærkede parkeringspladser.

Justitsministeriet har ved vurderingen lagt vægt på, at ordningen har til formål at varetage miljømæssige hensyn. Det forudsættes, at de afmærkede parkeringspladser vil kunne benyttes af alle køretøjer, der er at betragte som elbiler.”

Vejdirektoratet er i øvrigt ikke bekendt med i hvilket omfang politiet giver kommunerne afslag på samtykke og dermed hindrer, at der etableres parkeringspladser for el- og delebiler.

Det er på den baggrund Vejdirektoratets vurdering, at kommunerne har en klar lovhjemmel til at etablere parkeringspladser reserveret til el- og delebiler på vejnettet.”

Jeg har ligeledes forelagt spørgsmålet for Justitsministeriet, som til brug for besvarelsen har indhentet en udtalelse fra Rigspolitiet, der har oplyst følgende:

”Rigspolitiet skal bemærke, at det generelt forøgede pres på vejarealet tilsiger, at politiet fortsat har muligheden for at fokusere på de aspekter, som er afgørende for færdselssikkerheden. Såfremt politiet ikke skulle give samtykke til etablering af et parkeringsareal, ville det i givet fald enten bero på, om den påtænkte etablering ville indebære forringet oversigtsmuligheder for færdslen eller medføre udfordringer for beredskabets fremkommelighed. Rigspolitiet er ikke bekendt med konkrete eksempler på sådanne tilfælde.

Politiet har som udgangspunkt ikke præferencer i forhold til, om et parkeringsareal er tiltænkt særlige biler (el- /delebiler) eller almindelige køretøjer, idet bilernes drivkraft ikke er relevant for politiets vurdering af sagen.



Det er Rigspolitiets vurdering, at indhentelse af politiets samtykke i sager om etablering af parkeringspladser i praksis ikke giver anledning til bemærkninger fra politiets side.”

Endeligt har jeg forelagt spørgsmålet for Erhvervsministeriet, som har indhentet en udtalelse fra Erhvervsstyrelsen, der har oplyst følgende:

”Efter planloven kan kommuner i lokalplaner fastsætte bestemmelser om antal parkeringspladser til forskellige anvendelser, beliggenhed og udformning af parkeringsareal på den enkelte ejendom. Planlægning af parkeringspladser til bestemte formål kendes i forhold til antal og beliggenhed af handicapparkeringspladser.

Bestemmelsen om parkering stammer fra lov om kommuneplanlægning fra 1975 og blev videreført i planloven i 1991. Hverken i 1975 eller i 1991 var det relevant med en bestemmelse om at reservere parkeringspladser til el- og delebiler, og i lovgivningen omtales ikke eksplicit muligheden for at kommunerne kan planlægge for el- og delebiler, ligesom der heller ikke findes en fast klar klagenævns- eller domsstolspraksis om planlægning af antal og beliggenhed af parkeringsarealer til el- og delebiler. Omvendt er bestemmelsen meget bred og i øvrigt teknologineutral i sin ordlyd, og Erhvervsstyrelsen er derfor af den opfattelse, at bestemmelsen rummer hjemmel til, at kommunerne kan planlægge for bl.a. el- og delebiler.

Erhvervsministeriet kan i forlængelse heraf oplyse, at erhvervsministeren har bedt Erhvervsstyrelsen om at inddrage spørgsmålet om parkeringsforhold for nye, bæredygtige transportformer og rammerne for kommunernes planlægning herfor i det igangværende arbejde med at evaluere planloven.”

Med venlig hilsen



Benny Engelbrecht