



Dato 12. februar 2020  
Sagsbehandler Ivan Skaaning Hansen  
Mail ih5@vd.dk  
Telefon +45 7244 3112  
Dokument 20/01769-4  
Side 1/4

## DFAC's henvendelse af 27. januar 2020 til Folketingets Transportudvalg

Danmarks Frie Autocampere har i brev af 27. januar 2020 rettet henvendelse til Folketingets Transportudvalg vedrørende "Ligestilling af personbiler uanset vægt, indretning og anvendelse."

### 1. Forslag til ændring af færdselslovens § 92 c, stk. 4, om hvilke køretøjstyper, der kan reguleres i en lokal parkeringsbekendtgørelse.

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Bestemmelsen i færdselslovens<sup>1</sup> § 92 c, stk. 4, 2. pkt., er en undtagelsesbestemmelse. Med denne bestemmelse kan vejmyndigheden med politiets samtykke fastsætte standsnings- og parkeringsbestemmelser mere generelt for vejmyndighedens veje, og disse standsnings- og parkeringsbestemmelser kan offentliggøres i en lokal parkeringsbekendtgørelse og behøver således ikke at være afmærket på stedet, jf. stk. 4, 1.pkt.

Den lokale parkeringsbekendtgørelse kan i henhold til bestemmelsens ordlyd kun regulere standsning og parkering af tre køretøjstyper; påhængsvogne, køretøjer med en tilladt totalvægt på over 3.500 kg og særligt indrettede køretøjer.

Sidstnævnte køretøjskategori "særligt indrettede køretøjer" vurderes som en underkategori af køretøjer med en tilladt totalvægt til og med 3.500 kg. Som eksempel på et "særligt indrettet køretøj" oplyste Justitsministeriet i forbindelse med vedtagelsen af bestemmelsen<sup>2</sup>, dels at en autocamper på højst 3.500 kg ikke vil være at anse som et tungt køretøj, og dels at autocampere på højst 3.500 kg. normalt ikke vil være at anse som "særligt indrettede køretøjer", men dog efter omstændighederne kunne være det. Justitsministeriet oplyste i svar på spm. 27, at "formålet med undtagelsen, for så vidt angår særligt indrettede køretøjer, er at hindre, at parkeringspladser for de almindelige trafikanter optages af f.eks. køretøjer, som er placeret på det pågældende sted af andre grunde end på grund af et behov for at parkere – f.eks. (som følge af den måde køretøjet er indrettet på) for at gøre reklame for et produkt, en virksomhed eller lignende."

En imødekommelse af DFAC's forslag til ny affattelse af færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt., ville indebære en klarere retsstilling for autocampere med køretøjer op til 3.500 kg. men ville samtidig medføre, at bestemmelsen om "særligt indrettede køretøjer" fremover kun ville finde anvendelse på varebiler N1,

<sup>1</sup> Lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018 om færdselsloven, som senest ændret ved lov nr. 556 af 7. maj 2019.

<sup>2</sup> Bestemmelsen i færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2. pkt., blev indsat ved lov nr. 169 af 26. februar 2014 om ændring af færdselsloven og lov om offentlige veje. Der henvises især til Justitsministeriets svar på spm. 21 og 27.

dvs. køretøjer der er indrettet til at benyttes til godsbefordring, og som har en tilladt totalvægt på ikke over 3.500 kg.

Af disse grunde kan Vejdirektoratet ikke anbefale DFAC's forslag.

**Med hensyn til parkering om natten på offentligt område anmoder DFAC om, at transportministeren bekræfter, at følgende udsagn (klippet fra mødereferater i forskellige kommuner) ikke er "saglige årsager" til at foretage parkeringsrestriktioner specifikt rettet mod parkering af autocampere:**

*a) ".....at autocampere og andre ikke må overnatte på havnen i XX. Dette er dog muligt ved XX Lystbådehavn – mod betaling. Hensigten med skiltningen er at forhindre autocampere og andre biler i at overnatte på havnenes parkeringsarealer."*

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Som sagen er gengivet, finder Vejdirektoratet ikke grundlag for med sikkerhed at udtale, at der her er varetaget usaglige hensyn.

Det må vurderes at være i strid med færdselslovens formål at fastsætte sådanne standsnings- og parkeringsbestemmelser på offentlige veje (kommuneveje og statsveje) eller private fællesveje i byer og bymæssige områder alene med det formål at forbyde trafikanter at sove i deres køretøjer efter mørkets frembrud.

Men som sagen er præsenteret, er det ikke oplyst, hvorfor den pågældende kommunalbestyrelse eller vejejer<sup>3</sup> ønsker at forbyde overnatning på havnenes parkeringsarealer. Bestemmelser med et sådant indhold ville kunne fastsættes med henblik på at sikre, at parkeringsarealerne forbeholdes brugere af havnen i forbindelse med dennes primære funktioner, f.eks. af- og pålæsning af varer, af- og påstigning af passager m.v., samt hjemsted for både og skibe.

*b) "Politiet kan i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, meddele samtykke til opsætning af færdselstavle E33, Parkering, m. undertavle U3, "4 timer 20 – 08" (evt. også (20 – 08) og 20 – 08 m. rød skrift for at dække alle ugens dage) på den offentlige parkeringsplads beliggende på YYY mellem ZZZ Camping og AAA, jf. den af ØØØ Kommune udfærdigede skitse, som er vedhæftet anmodningen om politiets samtykke. Restriktionen indføres med henblik på at hindre autocampere i at overnatte/campere på de offentlige parkeringspladser."*

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Se ovenfor.

*c) "Der er fra campingpladsernes side et ønske om, at BBB Kommune ikke etablerer overnatningssteder for autocampere. Det er aftalt, at campingpladserne tilbyder overnatningsmuligheder for autocampersegmentet. Det foreslås derfor at skilte på de efterfølgende forslag til autocamperparkeringspladser med 2 timers tidsbegrænset parkering mellem kl. 22-06, så overnatning på disse pladser undgås."*

#### Vejdirektoratets bemærkninger

---

<sup>3</sup> Mange havnearealer er ejet af et kommunalt ejet selskab. Det er ikke givet, at vejene er kommuneveje eller private fællesveje. En række af disse veje har status af rent private veje, hvortil offentligheden har adgang efter ejerens nærmere bestemmelser.

Særlige standsnings- og parkeringsbestemmelser fastsat med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, kan ikke sagligt begrundes med hensynet til at varetage en særlig, privat erhvervsgruppes, her campingplads-indehaveres, økonomiske interesser.

- 2. DFAC beder endvidere transportministeren om at bekræfte, ”at restriktioner mod parkering af en personbil ikke kan afhænge af bilens indhold eller indre anvendelsesmuligheder, men alene af dens ydre dimensioner, vægt, støjafgivelse eller reklamebemaling – dvs. dens påvirkning af omgivelserne.”**

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Det fremgår allerede af en almindelig ordfortolkning af ”særligt indrettet”, at der lovligt kan fastsættes særlige standsnings- og parkeringsbestemmelser i en lokal parkeringsbekendtgørelse, som regulerer køretøjer med en tilladt totalvægt til og med 3.500 kg. i forhold til, hvordan køretøjet er indrettet.

- 3. Endelig beder DFAC transportministerens om at bekræfte, ”betaling for parkering af en personbil på offentligt område ikke kan differentieres på grundlag af bilens indvendige indretning eller hvad den indvendigt anvendes til, men alene afhænger af omkostningerne ved anlæg og drift af parkeringspladsen som anført i Lov om Offentlige veje § 90.”**

#### Vejdirektoratets bemærkninger

Med henvisning til de særlige bemærkninger til vejlovens<sup>4</sup> § 90 finder Vejdirektoratet ikke grundlag for at bekræfte DFAC's udsagn.

Parkeringsrestriktioner på offentlige veje er reguleret i færdselsloven, navnlig § 92, stk. 1, hvorefter vejmyndigheden for en offentlig vej med politiets samtykke kan træffe nærmere bestemmelser om parkering, herunder en tidsmæssig begrænsning af parkeringen.

Færdselsloven indeholder dog ikke bestemmelser om betaling for parkering på offentlige veje, herunder betaling for at parkere i længere tid end den tilladte tidsbegrænsning. Disse bestemmelser findes i vejlovens § 90.

Vejlovens § 90 indeholder to selvstændige grundlag for opkrævning af betaling for parkering.

I henhold til § 90, stk. 1, kan vejmyndigheden opkræve en betaling for benyttelse af særligt indrettede parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer på vejarealet. Indtægten fra en sådan ordning skal benyttes til at dække udgifterne ved indretningen og driften af parkeringspladsen, herunder udøvelsen af tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Disse pladser og anlæg indrettes typisk i forbindelse med større indkøbscentre, trafikknudepunkter, idrætsanlæg eller seværdigheder mv. Formålet med disse parkeringsanlæg og parkeringspladser er at sikre rimelige parkeringsfaciliteter for trafikanterne med ærinde til den pågældende, særligt trafikskabende lokalitet, og betalingen tjener således ikke primært et færdselsregulerende formål.

Efter stk. 2 kan vejmyndigheden - med politiets samtykke - bestemme, at der skal opkræves en betaling med henblik på at begrænse parkering på bestemte steder i kommunen, typisk de bytætte og stærkt

---

<sup>4</sup> Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.

trafikerede områder. Betalingen kan sættes i forhold til det tidsrum, hvor motorkøretøjerne holder parkeret.

Bestemmelsen tager ikke stilling til, hvor stor en betaling der må opkræves, og er ikke til hinder for, at der opkræves forskellige betalinger fra forskellige grupper af køretøjer eller trafikanter ud fra saglige hensyn.

Parkeringsordninger efter stk. 2 kan anvendes både ved offentlige parkeringspladser og -anlæg og ved parkering langs kantsten, som f.eks. parkeringszoner.

Forskellen mellem de to bestemmelser i stk. 1 og 2 går således ikke primært på typen af parkeringsplads, men på formålet med betalingen.

Stk. 2 er den oftest anvendte hjemmel for betalingsparkeringsordninger på offentlige veje. Kravet vedrørende parkeringsbetaling efter stk. 2 er, at betalingsordningen skal være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål.

I vejlovens § 90, stk. 4, findes en hjemmel for transportministeren til at fastsætte nærmere regler for, hvordan vejmyndighederne kan differentiere betaling for parkering efter de hensyn, som vejmyndighederne kan varetage efter denne lov. Vejmyndighederne kan efter denne bestemmelse, når transportministeren har fastsat nærmere regler, f.eks. differentiere betalingen efter køretøjets miljøbelastning, tilgodelese delebil-ordninger mv. På samme måde kan der differentieres alt efter tilknytning til området, f.eks. ved beboerlicenser, erhvervslicenser m.m.

Denne adgang til at differentiere i parkeringsbetalingen ud for en række almene, offentligretlige kriterier finder anvendelse på såvel ordningerne efter stk. 1 som ordninger efter stk. 2.

Transportministeren har i bekendtgørelsen om parkering på offentlige veje<sup>5</sup> fastsat nærmere bestemmelser. Heraf fremgår bl.a., at der kan differentieres i betalingen for beboerlicenser, erhvervslicenser og delebilslicenser. Det fremgår endvidere af bekendtgørelsens § 11, at der kan udstedes yderligere licenser til varetagelse af trafikale hensyn og mobilitetshensyn.

---

<sup>5</sup> Transport- og Bygningsministeriets bekendtgørelse nr. 1231 af 4. november 2015, som ændret ved bek. 1413 af 13. december 2019