



Fremsat den 16. december 2020 af transportministeren (Benny Engelbrecht)

## Forslag

til

### Lov om ændring af færdselsloven

(Forhøjelse af afgift ved ulovlig standsning på handicapparkeringspladser og differentieret parkeringsafgift for lastbiler og busser afhængig af betalingstidspunkt)

#### § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 1559 af 18. december 2018 og senest ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, foretages følgende ændringer:

1. I § 121, stk. 5, nr. 2 og 3, ændres »parkering« til: »standsning eller parkering«.

2. I § 121, stk. 6, indsættes som 2. pkt.:

»Udstedes afgiften af Færdselsstyrelsen i medfør af regler fastsat efter § 122 a, stk. 2, udgør afgiften dog 1.020 kr., hvis afgiften betales inden for 5 dage fra udstedelsen, og 1.530 kr., hvis afgiften betales inden for 6 til 24 dage fra udstedelsen.«

#### § 2

Loven træder i kraft den 1. juli 2021.

# Bemærkninger til lovforslaget

## Almindelige bemærkninger

### 1. Indledning

Formålet med dette lovforslag er at skærpe sanktionen ved overtrædelse af reglerne om standsning på parkeringspladser reserveret til brug for personer med handicap.

Ulovlig standsning på parkeringspladser reserveret til folk med handicap er et udtryk for manglende respekt for de medborgere, som f.eks. på grund af gangbesvær bl.a. har et særligt parkeringsbehov. Med lovforslaget foreslås på den baggrund en fordobling af afgiften for overtrædelse af de særlige regler om ulovlig standsning på parkeringspladser reserveret til brug for personer med handicap.

Formålet med lovforslaget er desuden at indføre en differentiering af parkeringsafgifter udstedt af Færdselsstyrelsen for ulovlig standsning og parkering for lastbiler og busser på statslige veje, således at den, der har modtaget en parkeringsafgift, skal betale en mindre afgift, jo hurtigere afgiften inden for nærmere fastsatte frister indbetales.

Forslaget er et tiltag til at fremme god betalingsadfærd for parkeringsafgifter udstedt på motorvejsnettets rastepladser ved at fremme den pågældende chaufførs incitament til hurtigt at betale afgiften.

### 2. Lovforslagets hovedpunkter

#### 2.1. Forhøjelse af afgiften ved ulovlig standsning på parkeringspladser reserveret til brug for personer med handicap

##### 2.1.1. Gældende ret

Færdselslovens udgangspunkt er, at det er politiet, som kan pålægge afgifter for overtrædelse af de bestemmelser om standsning og parkering, der fremgår af § 121, stk. 1. Derudover kan vejmyndigheden, dvs. kommunerne, få overdraget kompetencen til at pålægge afgifter i medfør af færdselslovens § 122 a, stk. 1, ligesom Færdselsstyrelsen kan få overdraget kompetencen for så vidt angår statslige veje, jf. færdselslovens § 122 a, stk. 2.

Kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der er nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, varetages på de statslige veje foruden af politiet af Færdselsstyrelsen, jf. bekendtgørelse nr. 1699 af 20. december om Færdselsstyrelsens parkeringskontrol på statslige veje.

Kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der er nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, varetages foruden af politiet af vejmyndigheden, jf. bekendtgørelse nr. 877 af 25. juni 2018 om vejmyndighedernes parkeringskontrol.

Omfattet af § 121, stk. 1, er bl.a. overtrædelser af stands-

nings- og parkeringsforbud, der angives ved afmærkning, jf. § 121, stk. 1, nr. 5.

Arealer reserveret til standsning og parkering til brug for personer med handicap afmærkes i henhold til reglerne i § 23 og § 56 i bekendtgørelse nr. 668 af 25. maj 2020 om vejafmærkning, som senest ændret ved bekendtgørelse nr. 313 af 21. marts 2019. Reglerne om parkeringskort for personer med handicap fremgår af bekendtgørelse nr. 782 af 7. august 2019, der er udstedt med hjemmel i bl.a. færdselslovens § 88 a.

Om størrelsen af en afgift følger det af færdselslovens § 121, stk. 5, 1. pkt., at afgiften for overtrædelse af et forbud mod standsning eller parkering omfattet af færdselslovens § 121, stk. 1, som udgangspunkt udgør 510 kr. Af færdselslovens § 121, stk. 5, 2. pkt., fremgår det dog, at afgiften udgør 1.020 kr. ved bl.a. parkering uden brug af parkeringskort for personer med handicap på parkeringsplads, der efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, er reserveret til generel anvendelse af personer med handicap. Det samme gør sig gældende ved 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.

Den forhøjede takst for brug af handicapparkering gælder altså alene ved parkering og ikke ved standsning. Standsning er således alene omfattet af afgiften på 510 kr.

#### 2.1.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Personer med handicap kan have et helt særligt behov for at kunne parkere nemt og tæt ved eksempelvis deres bolig, offentlige institutioner, hospitaler, stationer og indkøbsmuligheder.

Der er derfor i færdselslovgivningen allerede en række muligheder for, at der kan tages særligt hensyn til denne gruppe trafikanter. Omfattet af disse muligheder er reservering af bestemte parkeringspladser, særligt beregnet til de medborgere, der f.eks. på grund af gangbesvær har et særligt behov for brug af parkeringspladserne.

Det forekommer imidlertid, at personer, der ikke selv har et handicap, uretmæssigt benytter parkeringspladser reserveret til personer med handicap. Dette kan være til gene for en persongruppe, der i forvejen ofte oplever at have en mere besværlig hverdag end andre.

Transport- og Boligministeriet finder på den baggrund, at der er behov for at ændre færdselsloven for yderligere at beskytte det særlige behov for let tilgængelige parkeringsmuligheder for personer med handicap.

Transport- og Boligministeriet bemærker i den forbindelse, at det normalt må anses for åbenbart objektivt konstaterbart for den enkelte, at der er tale om en parkeringsplads reserveret til brug for personer med handicap, idet parkeringspladsen er tydeligt afmærket og skiltet i henhold til reglerne herom i vejafmærkningsbekendtgørelsen.

Den pågældende må således normalt antages at være klar over, at vedkommende standser ulovligt på en parkeringsplads, der er forbeholdt personer med et særligt behov.

Som det fremgår af beskrivelsen af gældende ret, er det alene ulovlig parkering – og ikke ulovlig standsning på handicapparkeringspladser, der er omfattet af den højere afgiftsats på 1.020 kr.

Transport- og Boligministeriet foreslår på den baggrund, at også ulovlig standsning på en parkeringsplads reserveret til personer med handicap fremover skal pålægges en forhøjet afgift svarende til det dobbelte af normalafgiften. Dermed sidestilles afgiftsniveauet for ulovlig parkering og ulovlig standsning på parkeringsplads reserveret til brug for personer med handicap, hvilket efter ministeriets opfattelse er hensigtsmæssigt, da både ulovlig parkering og standsning medfører negative konsekvenser for personer med behov for let tilgængelige parkeringsmuligheder.

## 2.2. Nedsættelse af parkeringsafgiften for busser og lastbiler

### 2.2.1. Gældende ret

Det følger af færdselslovens § 118, stk. 1, nr. 1, at overtrædelse af færdselslovens §§ 14-52 straffes med bøde. Dog fremgår det af § 118, stk. 11, at overtrædelse af de i § 121, stk. 1, nr. 1-8, nævnte bestemmelser og forbud kun straffes, såfremt standsningen eller parkeringen har været til fare for andre eller unødigt voldt ulempe for færdslen.

Færdselslovens § 121, stk. 1, opregner de bestemmelser om standsning og parkering, hvor politiet – i stedet for en bøde – kan pålægge en afgift for overtrædelse. Omfattet er bl.a. 1) forbuddet mod parkering på cykelsti, gangsti og fortov, 2) parkering i strid med standsnings- og parkeringsforbud og 3) parkering i strid med en tidsbegrænsning mv.

Af færdselslovens § 121, stk. 6, fremgår det, at afgiften udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

Afgiftsniveauet på 2.040 kr. blev indsat ved en ændring af færdselsloven, som trådte i kraft den 1. januar 2019, jf. lov nr. 1559 af 18. december 2018. Baggrunden for denne ændring var et ønske om at sætte ind mod, at statens rastepladser på motorvejsnettet bruges til langtidsparkering af lastbiler. Samtidig blev der med lovændringen tilvejebragt hjemmel til, at parkeringskontrollen på statsveje helt eller delvist kan overlades til Færdselsstyrelsen, og det blev herefter besluttet, at opgaven fremover skulle varetages af Færdselsstyrelsen.

Det var vurderingen, at det eksisterende parkeringsafgiftsniveau på 510 kr. for at parkere i strid med parkeringsreglerne i færdselsloven ikke var tilstrækkeligt højt i forhold til at sikre, at lastbiler ikke langtidsparkerer på de statslige rastepladser. En afgift på 510 kr. for overtrædelsen af et standsnings- og parkeringsforbud for køretøjer med en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, herunder lastbiler, fandtes således for lav, herunder også fordi, at en overtrædelse som altovervejende hovedregel begås af professionelle erhvervsaktører. Afgiftsforhøjelsen skulle med andre ord være så høj, at den blev taget seriøst og dermed var med til at sikre, at chaufførerne ikke foretrak at modtage en parkeringsafgift og holde parkeret i længere tid end 25 timer, frem for at overholde tidsbegrænsningen og køre videre.

### 2.2.2. Transport- og Boligministeriets overvejelser og den foreslåede ordning

Siden den 1. januar 2019 har Færdselsstyrelsen varetaget opgaven med parkeringskontrol på statsvejnettet. Færdselsstyrelsens kontrol er rettet mod danske såvel som udenlandske køretøjer. I forbindelse med Færdselsstyrelsens kontrol kan det konstateres, at der eksisterer en udfordring med at inddrive parkeringsafgifter, som udstedes til udenlandske køretøjer på motorvejsnettets rastepladser.

Det fremgår således af Færdselsstyrelsens statusrapport fra september 2020 med opgørelser over udstedte parkeringsafgifter, at størstedelen af de udstedte afgifter på rastepladser langs motorvejsnettet udstedes til udenlandske køretøjer. Imidlertid fremgår det ligeledes af Færdselsstyrelsens opgørelser, at det kun er ca. 17 pct. af de udenlandske busser eller lastbiler, der betaler den pålagte parkeringsafgift.

Inddrivelse af parkeringsafgifter udstedt til et udenlandsk køretøj vanskeliggøres af, at Færdselsstyrelsen ikke nødvendigvis har mulighed for at identificere de udenlandske køretøjers ejere, hvortil kravet om manglende betaling skal rettes. Herunder kan det være en udfordring at få den fornødne hjælp fra udenlandske myndigheder til at fremskaffe de nødvendige oplysninger om ejeren af køretøjet.

Transport- og Boligministeriet finder på den baggrund, at der er behov for at indarbejde en incitamentsstruktur i færdselsloven med henblik på at fremme og tilskynde til god betalingsadfærd. Dette søges opnået ved at ændre færdselsloven og indføre differentierede parkeringsafgifter for lastbiler og busser på statsvejnettet.

Det foreslås således, at parkeringsafgiften nedsættes, såfremt afgiften betales inden for en nærmere fastsat frist. Konkret foreslås det, at afgiften vil udgøre 1.530 kr., hvis afgiften betales inden for 6 til 24 dage fra udstedelsen, og 1.020 kr., hvis afgiften betales inden for 5 dage fra udstedelsen. Der vil således være tale om en nedsættelse af afgiften på henholdsvis 50 pct. og 25 pct. sammenholdt med det almindelige afgiftsniveau på 2.040 kr. efter færdselslovens § 121, stk. 6. Differentieringen vil gælde for både danske og udenlandske køretøjer.

Den foreslåede differentiering skal ses i sammenhæng med Færdselsstyrelsens øvrige håndhævelsesindsats på området for at sikre en mere effektiv opkrævning af især udstedte parkeringsafgifter til udenlandske køretøjer. Som led i denne indsats har Færdselsstyrelsen i juli 2020 udbudt opgaven med at opkræve parkeringsafgifter fra udenlandske køretøjer, således at et privat inkassofirma fremover skal varetage opgaven.

Med denne indsats sammen med den differentiering af parkeringsafgifter for lastbiler og busser, der følger af dette lovforslag, er det hensigten samlet set at sikre en højere betalingsandel af parkeringsafgifter udstedt til udenlandske køretøjer.

### 3. Økonomiske konsekvenser og implementeringskonsekvenser for det offentlige

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at den del af lovforslaget, der vedrører forhøjelse af afgifter for ulovlig standsning på handicapparkeringspladser, ikke vil medføre væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Det er Transport- og Boligministeriets vurdering, at den del af lovforslaget, der vedrører differentiering af parkeringsafgifter for store køretøjer, vil fremme betalingsadfærden for så vidt angår afgifter udstedt til udenlandske køretøjer. Samtidig forventer ministeriet, at ejere og brugere af danske køretøjer i nogen grad vil drage nytte af den foreslåede nedsatte parkeringsafgift ved betaling inden for de angivne frister, idet der for ejere og brugere af disse køretøjers vedkommende i forvejen er høj grad af betalingsvillighed. Samlet set forventes denne del af lovforslaget ikke at medføre væsentlige økonomiske konsekvenser for det offentlige.

Færdselsstyrelsens administrative byrder kan være forhøjet i begrænset omfang i forbindelse med implementeringen af den del, der vedrører differentierede parkeringsafgifter. De administrative byrder forventes dog tilsvarende lettet, idet flere afgifter forventes betalt inden for den fastsatte frist, hvilket betyder, at styrelsens ressourceforbrug til inddrivelse mindskes.

Lovforslaget vurderes ikke i øvrigt at have implementeringskonsekvenser for det offentlige.

### 4. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

Transport- og Boligministeriet forventer, at ejere og brugere af danske køretøjer, der er omfattet af forslaget om differentierede parkeringsafgifter, i nogen grad vil drage nytte af nedsættelse af parkeringsafgiften ved betaling inden for de i forslaget angivne frister.

Forslaget vurderes ikke at have negative økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet mv.

### 5. Administrative konsekvenser for borgerne

Forslaget vurderes ikke at have administrative konsekvenser for borgerne.

### 6. Klima- og miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget vurderes ikke at have miljømæssige konsekvenser.

### 7. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

### 8. Hørte myndigheder og organisationer mv.

Et udkast til lovforslaget har i perioden fra den 9. oktober 2020 til den 8. november 2020 været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danmarks Frie AutoCampere, Dansk Erhverv, Dansk Industri (DI), Dansk Transport og Logistik – DTL, Danske Busvognmænd, Danske Dagblades Forening, Dansk Parkeringsforening, Danske Regioner, Danske Speditører, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, DI Transport, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Forenede Danske Motorejere – FDM, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, ITD, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Rigspolitiet, Rigsrevisionen, Rådet for Sikker Trafik og Sammenslutning af Danske Småøer.

### 9. Sammenfattende skema

|  | Positive konsekvenser/mindreudgifter<br><br>(Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen") | Negative konsekvenser/merudgifter<br><br>(Hvis ja, angiv omfang/Hvis nej, anfør "ingen") |
|--|---|--|
| Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner     | Ingen   | Ingen  |
| Implementeringskonsekvenser for stat, kommuner og regioner | Ingen   | Ja, da Færdselsstyrelsens administrative byrder kan være forhøjet i begrænset omfang.    |

|   |   |              |
|---|---|--------------|
| Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet   | Transport- og Boligministeriet forventer, at ejere og brugere af danske køretøjer, der er omfattet af forslaget om differentierede parkeringsafgifter, i nogen grad vil drage nytte af nedsættelse af parkeringsafgiften ved betaling inden for de i forslaget angivne frister. | Ingen        |
| Administrative konsekvenser for erhvervslivet   | Ingen   | Ingen        |
| Administrative konsekvenser for borgerne  | Ingen   | Ingen        |
| Klima- og miljømæssige konsekvenser   | Ingen   | Ingen        |
| Forholdet til EU-retten   | Lovforslaget indeholder ingen EU-retlige aspekter.  |              |
| Er i strid med de fem principper for implementering af erhvervsrettet EU-regulering/Går videre end minimumskrav i EU-regulering (sæt X) | Ja  | Nej<br><br>X |

### Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

#### Til § 1

##### Til nr. 1

Det fremgår af § 121, stk. 5, 1. pkt., i færdselsloven, at afgiften for overtrædelse af et forbud mod standsning- og parkering omfattet af færdselslovens § 121, stk. 1, som udgangspunkt udgør 510 kr. Af færdselslovens § 121, stk. 5, 2. pkt., fremgår det dog, at afgiften udgør 1.020 kr. ved bl.a. parkering uden brug af parkeringskort for personer med handicap på parkeringsplads, der efter færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, er reserveret til generel anvendelse af personer med handicap, jf. § 121, stk. 2, nr. 2. Det samme gør sig gældende ved parkering med et andet køretøj på en parkeringsplads, der efter færdselslovens § 92, stk. 3, er reserveret til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap, jf. § 121, stk. 5, nr. 3.

Der er således i dag ikke hjemmel til at pålægge samme afgift for ulovlig standsning og parkering på parkeringspladser reserveret til brug for personer med handicap.

Det foreslås, at der til § 121, stk. 5, nr. 2 og 3, tilføjes ”eller standsning”.

Det betyder, at afgiftsniveauet for ulovlig parkering og ulovlig standsning på en handicapparkeringsplads kan give en afgift på 1.020 kr.

Den foreslåede ændring indebærer en fordobling af parkeringsafgiften ved ulovlig standsning på en parkeringsplads, der efter reglerne i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, og § 92, stk. 3, er reserveret til brug for personer med handicap.

Afgiften for sådanne overtrædelser vil således efter forslaget udgøre 1.020 kr. Den foreslåede forhøjede afgift vil blive

pålagt af politiet, kommunerne eller Færdselsstyrelsen efter de gældende regler om håndhævelse af ulovlig standsning, jf. herved bl.a. færdselslovens § 122 a, stk. 3. Der henvises i øvrigt til pkt. 2.1 i lovforslagets almindelige bemærkninger.

##### Til nr. 2

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 5, 1. pkt., at en afgift ved overtrædelse af reglerne om standsning og parkering nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, udgør 510 kr.

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 6, at afgiften for overtrædelse af § 121, stk. 1, udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

Af færdselslovens § 121, stk. 7, fremgår det, at der for en overtrædelse omfattet af færdselslovens § 121, stk. 1, kan 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.

Af færdselslovens § 122 a, stk. 2, følger det, at transportministeren for statslige veje kan bestemme, at kontrollen med overholdelse af de bestemmelser, der nævnes i § 121, stk. 1, helt eller delvist overlades til Færdselsstyrelsen.

Færdselsstyrelsen har siden d. 1. januar 2019 stået for parkeringskontrollen af de statslige rastepladser.

Det foreslås, at der i § 121, stk. 6, indsættes et 2. pkt., hvorefter en afgift udstedt af Færdselsstyrelsen udgør 1.020 kr., hvis afgiften betales inden for 5 dage fra udstedelsen, og 1.530 kr., hvis afgiften betales inden for 6 til 24 dage fra udstedelsen.

Med ændringen indføres en rabat på henholdsvis 50 % for betaling indenfor 5 dage fra afgiftens udstedelse, samt en

rabat på 25 % hvis afgiften betales mellem 6 og 24 dage fra afgiftens udstedelse.

*Til § 2*

Loven foreslås at træde i kraft den 1. juli 2021.

For så vidt angår den foreslåede bestemmelse i § 121, stk. 5, nr. 2 og 3, jf. lovforslagets § 1, nr. 1, om forhøjelse af afgiftsniveauet for ulovlig standsning på handicapparkeringspladser, finder bestemmelsen anvendelse på afgifter, der er pålagt efter lovens ikrafttræden. Afgifter der er pålagt før

lovens ikrafttræden, men først forfalder efter loven er trådt i kraft, vil ikke være omfattet af den foreslåede afgiftsforhøjelse.

Ifølge færdselslovens § 143 gælder loven ikke for Færøerne og Grønland, ligesom færdselsloven heller ikke indeholder en anordningsbestemmelse om, at loven kan sættes i kraft for Færøerne og Grønland, hvorfor dette heller ikke vil være tilfældet for de ændringer, der foretages med dette lovforslag.

## Lovforslaget sammenholdt med gældende lov

## Gældende formulering

## Lovforslaget

## § 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1324 af 21. november 2018, som ændret bl.a. ved lov nr. 1559 af 18. december 2018 og senest ved lov nr. 139 af 25. februar 2020, foretages følgende ændringer:

## § 121. ---

*Stk. 2-4.* ---

*Stk. 5.* Afgiften udgør 510 kr., jf. dog stk. 6. Afgiften udgør dog 1.020 kr. ved

1) ---

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.

*Stk. 6.* Afgiften udgør 2.040 kr. for lastbiler og busser, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.

*Stk. 7.* ---

**1.** *§ 121, stk. 5, nr. 2*, ændres »parkering uden brug af parkeringskort« til: »standsning eller parkering uden brug af parkeringskort«.

**2.** *I § 121, stk. 5, nr. 3*, ændres »parkering« til: »standsning eller parkering«.

**3.** *I § 121, stk. 6*, indsættes som 2. pkt. «: » Udstedes afgiften af Færdselsstyrelsen i medfør af regler fastsat efter § 122 a, stk. 2, udgør afgiften dog 1.530 kr., hvis afgiften betales inden for 6 til 24 dage fra udstedelsen, og 1.020 kr., hvis afgiften betales inden for 5 dage fra udstedelsen.«