



**Vejledning
i
udfærdigelse af parkeringsafgifter**

**Udgivet af
Københavns Politi
i samarbejde med
Københavns Kommune**

Indholdsfortegnelse

1. Indledning.....	4
2. Fremgangsmåden ved pålæggelse af parkeringsafgifter.....	5
2.1. Hvor mange undersøgelser skal der foretages	5
2.1.1. Reglerne om af- og pålæsning som eksempel	7
2.1.2. Mulighederne for at foretage ventilkontrol.....	9
2.1.3. Hvornår bør en parkeringsvagt udarbejde skitse og foretage opmåling af afstand.....	11
2.2. Notatpligt.....	13
2.3. Hvornår er parkeringsafgiften pålagt.....	14
2.3.1. Ophidsede bilister mv.....	14
2.4. Kravet om konduite og tolerance, herunder om observationstider	15
2.4.1. Observationstider mv.....	15
2.4.1.1. Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved standsningsforbud.....	15
2.4.1.2. Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved parkeringsforbud.....	16
2.4.1.3. Særligt om observationstid i forhold til invalidekøretøjer mv.....	18
2.5. Tolerancetærskler	19
2.6. Betydningen af princippet om konduite i øvrigt.....	20
2.7. Hvornår skal en parkeringsafgift normalt frafalde	21
2.8. Flere afgifter ved fortsat parkering	22
2.9. Valgfrihed mellem flere forseelser	23
3. Grundlæggende begreber.....	23
4. Kompetence	25
4.1. Færdselslovens anvendelsesområde	25
4.2. Parkeringskontrol på offentlige veje.....	27
4.3. Parkeringskontrol på private fællesveje.....	27
4.4. Parkeringskontrol på private veje	29
4.5. Områder, hvor den kommunale parkeringskontrol er særligt begrænset.....	31
5. Parkeringsvagtens særlige pligter som offentlig ansat	31
6. Reglerne om afmærkning	32
7. Gennemgang af de enkelte standsnings- og parkeringsforseelser	34
8. Skitser, opmålingsregler, ventilkontrol og illustrationer af de enkelte forbud mv.	59
8.1. Færdselstavler af særlig relevans for parkeringskontrollen mv.....	60
8.2. Signaturforklaring til skitser	61
8.3. Særligt om, hvornår der skal udarbejdes skitser, principperne herfor, og hvornår der skal foretages opmåling	62
8.4. Fastsættelse af afstanden på tolerancetærskler	66
8.5. Ventilkontrol.....	67
8.6. Ubetinget standsningsforbud (01a).....	72
8.7. Særlig afgrænset bane (01b)	73
8.8. Spærreflade (01c)	74
8.9. Betinget standsningsforbud. Af- og pålæsning tilladt (02).....	75
8.10. Reserverede parkeringspladser – afmærket på kørebanen m.m. (03a)	76
8.11. Standsning eller parkering på tværs af parkeringsbås (03b).....	77
8.12. Betinget standsningsforbud. Af- og påstigning tilladt (04)	78
8.13. Parkeringsforbud afmærket ved tavle eller brudt gul kantlinie (05a).....	79
8.14. Vinkelparkering (05b)	80
8.14. Vinkelparkering (05b)	81
8.15 Køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg (05c)	82
8.16 Opholds- og legeområde (05d)	83
8.17 Gågade (05e).....	84
8.18 Parkering i forbudszone (05f).....	85

8.19. Parkering i 2. position (051)	86
8.19. Parkering i 2. position (051)	86
8.20. Uden for afmærkning (07)	86
8.20. Uden for afmærkning (07)	87
8.21. Tohjulet motorcykel på motorvognsplads (12).....	87
8.21. Tohjulet motorcykel på motorvognsplads (12).....	88
8.22 Reserveret parkeringsplads – afmærket ved tavle (13).....	88
8.22 Reserveret parkeringsplads – afmærket ved tavle (13).....	89
8.23 Parkering der kræver brug af p-skive (14, 15, 16, 17, 18 og 19).....	90
8.24. Fodgængerfelt (20)	91
8.25. Udkørsel fra cykelsti (21)	92
8.26. Vejkryds (22).....	92
8.26. Vejkryds (22).....	93
8.27. Busstoppested (23)	95
8.28. Cykelsti, gangsti, fortov mv. (24).....	95
8.28. Cykelsti, gangsti, fortov mv. (24).....	96
8.29. Opmarchområde (25).....	98
8.30. Spærrelinie (26).....	100
8.31. Hyrevognsplads (27).....	100
8.31. Hyrevognsplads (27).....	101
8.32 Betalingszone.....	102
8.33 Uaf læselig p-billet (28a).....	103
8.34 P-billet ikke synlig (28b)	104
8.35. Standsning eller parkering i venstre side af vejen (29).....	105
8.35. Standsning eller parkering i venstre side af vejen (29).....	105
8.36. På jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel (30).....	106
8.37. På bro over motorvej, i viadukt eller tunnel (31).....	107
8.38. Krybespor (32).....	108
8.39. Nærmere end 30 m fra jernbaneoverkørsel (33).....	109
8.40. Ud for ind- og udkørsel fra ejendom (34).....	109
8.40. Ud for ind- og udkørsel fra ejendom (34).....	110
8.41. På hovedvej uden for tættere bebygget område (35)	110
8.41. På hovedvej uden for tættere bebygget område (35)	111
9. Regelgrundlag.....	112

1. Indledning

Henset til ændringerne af kompetencereglerne, der trådte i kraft den 1. september 2005, og som bl.a. har medført, at der nu kan pålægges parkeringsafgifter for overtrædelse af forbudet mod at parkere i 2. position, har man fundet det hensigtsmæssigt allerede nu at udgive denne lettere reviderede vejledning, der erstatter vejledningen fra sommeren 2005. Vejledningen er blevet til i et samarbejde mellem Københavns Politi og Parkering • København.

Formålet med vejledningen er naturligvis fortsat at give parkeringsvagter og politipersonalet (idet følgende samlet benævnt som parkeringsvagter) tilstrækkelige retningslinier til at pålægge korrekte parkeringsafgifter for overtrædelse af reglerne om standsning og parkering.

Der er i vejledningen både taget højde for, at den enkeltes retssikkerhed bliver tilgodeset, og samtidig at administrationen af parkeringsreglerne skal være så simpel som mulig. Retssikkerheden er bl.a. tilgodeset ved, at parkeringsvagterne er instrueret om, at de ikke skal pålægge en parkeringsafgift, hvis de er i tvivl om, hvorvidt der er et tilstrækkeligt sikkert grundlag for pålæggelsen af afgiften.

Der bliver lagt stor vægt på, at de enkelte parkeringsvagter følger et forsigtighedsprincip. Af færdselslovens § 121, stk. 1, fremgår, at politiet og Parkering • København kan pålægge parkeringsafgifter, og parkeringsmyndighederne vil derfor i en række situationer have adgang til at prioritere sin indsats, ligesom der er overladt et betydeligt skøn til den enkelte parkeringsvagt i forhold til at foretage denne vurdering.

Forsigtighedsprincippet er et samlebegreb for anvendelsen af kan bestemmelsen og af konduite mv. i de situationer, hvor den enkelte parkeringsvagt skønner, at der ikke i den konkrete situation er noget behov for at pålægge en parkeringsafgift. Borgeren vil modsat ikke kunne påberåbe sig forsigtighedsprincippet i forbindelse med en retlig prøvelse, og princippet er heller ikke noget, som parkeringsmyndighederne er forpligtet til at følge. Princippet er altså ikke udtryk for gældende ret, men derimod en samlebetegnelse for den hensigtsmæssighedsvurdering, der løbende skal foretages af den enkelte parkeringsvagt.

Dette ændrer dog ikke på, at forsigtighedsprincippet også skal medvirke til at sikre, at parkeringsmyndighederne i forbindelse med parkeringskontrollen holder sig inden for rammerne af den lovlige skønsudøvelse. En korrekt anvendelse af forsigtighedsprincippet er således i sig selv et argument for, at man ikke skal bevæge sig ind på et gråzoneområde.

Skønsudøvelsen og dermed anvendelsen af forsigtighedsprincippet er som nævnt ikke udtryk for gældende ret, og udøvelsen af dette skøn bør heller ikke i den daglige praksis erstattes af hjemmelavede regler, der kan udvikle sig til en retligt bindende praksis.

Vejledningen indeholder i afsnit 2 en beskrivelse af fremgangsmåden ved pålæggelse af parkeringsafgifter. Det beskrives, hvilke undersøgelser der skal foretages, inden der eventuelt

pålægges en parkeringsafgift. Mulighederne for at foretage ventilkontrol og for at anvende observationsperioder – samt kombinationen af disse to undersøgelsesformer – forklares ved eksempler. Det beskrives, hvornår parkeringsvagterne skal udarbejde skitser, foretage opmåling af afstande og udarbejde notater.

I afsnit 2 beskrives også betydningen af kravet om at udvise konduite og tolerance, ligesom afsnittet indeholder en forklaring på anvendelsen af det centrale forsigtighedsprincip, der fremover skal være den bærende værdi for parkeringsvagterne i udførelsen af deres arbejde.

I afsnit 3 gennemgås de grundlæggende standsnings- og parkeringsbegreber mv. I det følgende anvendes betegnelsen parkeringsrestriktion, parkeringsforbud mv. som betegnelse for f.eks. en restriktion, der indeholder både en standsnings- og en parkeringsrestriktion, hvorimod f.eks. begrebet standsningsforbud alene indeholder et forbud mod at standse.

Afsnit 4 indeholder en redegørelse for parkeringsmyndighedernes kompetence til at pålægge parkeringsafgifter. Der gives i den forbindelse en beskrivelse af færdselslovens anvendelsesområde og en oversigt over parkeringsmyndighedernes kompetence på hhv. offentlige veje, private fællesveje og (andre) private veje.

I afsnit 5 beskrives parkeringsvagtens særlige pligter som offentlig ansat.

I afsnit 6 gennemgås de forskellige former for afmærkning af færdselsrestriktioner mv.

I afsnit 7 gennemgås de enkelte standsnings- og parkeringsforseelser. Forseelserne beskrives punkt for punkt svarende til rækkefølgen på de girokort, der anvendes ved pålæggelse af parkeringsafgifter. I forbindelse med beskrivelsen af de enkelte forseelser angives det, hvilke undersøgelser der bør foretages, inden der eventuelt pålægges en parkeringsafgift, ligesom det også angives, om der skal udarbejdes skitse, foretages opmåling mv.

I afsnit 8 gives en oversigt over opmålingsregler, hvordan der skal udføres ventilkontrol, hvordan der skal udarbejdes skitser, og der gives en række illustrationer mv. i forhold til de enkelte forbud mv.

I afsnit 9 gives en henvisning til, hvor de relevante regler mv. på området kan findes.

2. Fremgangsmåden ved pålæggelse af parkeringsafgifter

Fremgangsmåden ved pålæggelse af parkeringsafgifter skal som udgangspunkt tilrettelægges på en sådan måde, at parkeringsvagten sikrer dokumentation for, at den pålagte afgift er lovlig og rigtig. På den anden side skal der dog også lægges vægt på, at fremgangsmåden ved pålæggelsen af en afgift ud fra en administrativ vinkel må anses som relativt simpel, jf. det anførte herom i afsnit 2.1 nedenfor.

I det følgende fastlægges i øvrigt de krav mv., som parkeringsvagten normalt skal efterleve i forbindelse med pålæggelsen af afgifter.

2.1. Hvor mange undersøgelser skal der foretages

Pålæggelsen af parkeringsafgifter kan på den ene side sidestilles med en pønalt sanktion rettet mod bilisten for på sigt at hindre en uønsket adfærd, hvorfor parkeringsafgiften har en klart bebyrdende karakter i forhold til i hvert fald ejeren af køretøjet, der normalt hæfter for betalingen, jf. færdselslovens § 121, stk. 4. Dette medfører, at der må stilles krav til retssikkerheden i forbindelse med pålæggelse af sådanne parkeringsafgifter.

På den anden side har det hele tiden været Folketingets intention, at det skal være relativt simpelt at pålægge parkeringsafgifter, hvilket også har været et af de grundlæggende formål med den afkriminalisering, der skete i 1973. Dette ses f.eks. også senest ved ændringen af færdselslovens § 121, stk. 2, hvor Folketinget besluttede, at der ikke længere skulle være en partshøringspligt i forbindelse med pålæggelsen af parkeringsafgifter ude på gaden. Pligten til at oplyse sagen gælder fortsat, men den må ses i lyset af, at der ikke ude på gaden kan forventes foretaget alt for omfattende undersøgelser af en sags nærmere omstændigheder. Det gælder navnlig under forudsætning af, at parkeringsmyndighederne i forbindelse med en evt. efterfølgende behandling af indsigelser mod lovligheden og rigtigheden af den pålagte parkeringsafgift frafalder afgiften, hvis bilisten kan sende dokumentation, der med vægt sandsynliggør, at den konkrete afgift ikke burde have været pålagt.

Af forarbejderne til færdselsloven fremgår, at man overvejede at indføre en regel, hvorefter der blev stillet krav om en observationstid på fem minutter, men at denne regel ikke blev gennemført, da den ville være vanskelig at administrere for politiet. Herefter anføres følgende:

”... idet en forbipasserende betjent – i modsætning til på- og afstigning eller på- og aflæsning, der normalt umiddelbart vil give sig til kende – ikke kan konstatere en eventuel overtrædelse af et parkeringsforbud, medmindre køretøjet holdes i observation i 5 minutter.”

Da en 5-minutters regel ikke blev indført på trods af disse overvejelser, må det kunne udledes heraf, at Folketinget ikke har ønsket at pålægge parkeringsmyndighederne en generel pligt til at observere ulovligt parkerede køretøjer i 5 minutter. Dette taler også for, at der ikke med henvisning til parkeringsmyndighedernes undersøgelsespligt kan udledes en pligt til omfattende og længerevarende undersøgelser af de ulovligt parkerede køretøjer, inden der pålægges en parkeringsafgift.

Inden en parkeringsvagt kan pålægge en parkeringsafgift skal følgende forhold være undersøgt:

- Der skal tages stilling til, om parkeringsmyndigheden generelt er kompetent i forhold til at pålægge en afgift for den eventuelle forseelse. (I forhold til de forseelser, der er nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, og som er temaet for denne vejledning, er det fra den 1. september 2005 alene bestemmelsen om **parkering i venstre side af vejen**, jf. færdselslovens § 28, stk. 2, 1. punkt, og § 121, stk. 1, nr. 1, som Parkering • København ikke er kompetent i forhold til).
- Parkeringsvagten skal tage stilling til, om køretøjet er standset eller parkeret på et areal, hvorpå færdselslovens bestemmelser om standsning og parkering finder anvendelse, og om forseelsen er blandt de forseelser, der er omfattet af parkeringsmyndighedernes kompetence. (Det er lagt op til, at denne vurdering er en ledelsesbeslutning).
- Parkeringsvagten skal endvidere – såfremt der f.eks. overvejes at pålægge en afgift efter den lokale standsnings- og parkeringsbekendtgørelse – tage stilling til, hvilken type vej køretøjet er henstillet på, herunder typisk om det er en offentlig vej, en privat fællesvej eller en anden type vej. (Er køretøjet henstillet i strid med et afmærket forbud, kan det efter omstændighederne komme på tale mere generelt at undersøge, om afmærkningen f.eks. alene er hjemlet i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, hvorefter forbudet mv. alene gælder på offentlige veje og private fællesveje, eller om afmærkningen (tillige) er hjemlet i færdselslovens § 97, hvorefter forbudet (også) gælder for

rent private veje. Er dette spørgsmål ikke undersøgt, kan forsigtighedsprincippet tale for, at der ikke pålægges parkeringsafgifter for overtrædelse af offentligt afmærkning på rent private veje).

- Hvis svaret på ovenstående spørgsmål er, at parkeringsmyndigheden er kompetent, skal parkeringsvagten herefter undersøge, om køretøjet er hensat på en sådan måde, at det er henstillet i strid med de materielle regler om standsning og parkering. (Hvilke betingelser, der skal være opfyldt i forhold til de enkelte forseelser, er nærmere beskrevet i afsnit 7 nedenfor).
- Påleggelsen af en parkeringsafgift kræver altid et dobbelt hjemmelsgrundlag. Selvom et køretøj er standset eller parkeret på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift medmindre forseelsen er udtrykkeligt nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1. (Som eksempler på sådanne begrænsninger kan nævnes, at § 121, stk. 1, nr. 2, uanset ordlyden af færdselslovens § 28, stk. 3, alene hjemler pålæggelse af afgift, **hvis hele køretøjet er henstillet på fortov**, og at § 121, stk. 1, nr. 4, uanset ordlyden af færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, alene hjemler pålæggelse af afgift, **hvis køretøjet er parkeret ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom**. Politiet skal i disse tilfælde tillige være opmærksom på muligheden for at indlede en sag om pålæggelse af en bøde for forseelsen).

Nedenfor vil det nærmere omfang af de nødvendige undersøgelser forbundet med påleggelsen af en parkeringsafgift blive belyst ved en gennemgang af reglerne om af- og pålæsning.

2.1.1. Reglerne om af- og pålæsning som eksempel

Af forarbejderne til færdselsloven kan udledes, at af- eller pålæsningsbegrebet skal forstås således, at af- eller pålæsning normalt umiddelbart vil give sig til kende.¹ Der er følgende hovedretningslinier for afgrænsningen af, om der foreligger af- eller pålæsning:

- 1) Der skal være tale om tungt eller omfangsrigt gods, eller
- 2) varer, der selvom de ikke er tunge eller omfangsrige, udgør et led i en større udbringning, og
- 3) af- eller pålæsning skal foregå kontinuerligt.

Såfremt enten betingelse 1 eller 2 **og** betingelse 3 er opfyldt samtidig, vil der være tale om af- og pålæsning og dermed ikke om parkering.

Det kan også udledes heraf, at det ikke kan kræves, at der er tale om erhvervskørsel.

Aflevering af tomme flasker og kasser i supermarkedet og afhentning af indkøbte varer af en vis størrelse, såsom møbler, fjernsyn mv., vil derfor efter omstændighederne blive anset for af- og pålæsning. Derimod vil der ikke være adgang til at handle, da af- og pålæsning i så fald ikke er sket kontinuerligt.

Er der f.eks. tale om af- og pålæsning af meget omfattende gods og dermed om en af- og pålæsning af længere varighed, vil det være en naturlig del af en sådan af- og pålæsning, at der holdes enkelte korterevarende pauser og evt. en frokost midt på dagen. Parkeringsvagten skal være opmærksom på dette ved vurderingen af, om en af- og pålæsning kan anses som kontinuerlig.

¹ Folketingstidende 1975-76, Tillæg B, spalte 1813.

Dette er med til at understrege behovet for, at der i sådanne sager skal være en observations-tid af en vis længde. I stedet for en længerevarende observationstid kan parkeringsvagten ofte med fordel anvende en ventilkontrol. Metoden med at anvende ventilkontrol er beskrevet nedenfor i afsnit 2.1.2.

Køretøjet vil imidlertid ofte være aflåst på det tidspunkt, hvor parkeringsvagten observerer køretøjet. Her kan parkeringsvagten af gode grunde ikke have på fornemmelsen, at der fra køretøjet er en igangværende kontinuerlig af- og pålæsning, hvorfor sådanne køretøjer ofte alene observeres i 4 minutter.

Køretøjet observeres med henblik på, at parkeringsmyndigheden kan sandsynliggøre, at der ikke på tidspunktet, hvor parkeringsafgiften blev pålagt, var en igangværende af- og pålæsning fra køretøjet. Og da det i forarbejderne til loven er forudsat, at en af- og pålæsning i alle tilfælde normalt umiddelbart vil give sig til kende, vil der selv med en observationsperiode på 4 minutter som udgangspunkt være sandsynliggjort, at der ikke var en igangværende af- og pålæsning fra køretøjet.

Ønsker en bilist herefter alligevel at påberåbe sig, at der ikke er sket en parkering i strid med reglerne, da man var i gang med af- eller pålæsning, skal bilisten dels dokumentere denne af- eller pålæsning, dels sandsynliggøre at af- eller pålæsning er sket kontinuerligt. Jo længere tid en af- og pålæsning har taget i forhold til omfanget af godset, jo større vil de stillede krav til dokumentationen være.

Den enkelte parkeringsvagt skal derfor være meget opmærksom på, at der i tvivlstilfælde – hvilket f.eks. helt klart vil være tilfældet, hvis en varevogn holder med bagdørene åbne – anvendes tilstrækkelig observationstid til, at der evt. senere i forløbet kan stilles krav om, at der indsendes den fornødne dokumentation. I modsat fald vil det i for mange tilfælde være nødvendigt at eftergive parkeringsafgiften efterfølgende. I sådanne tvivlstilfælde kan parkeringsvagten ofte med fordel anvende en ventilkontrol, jf. det anførte herom i afsnit 2.1.2.

Praksis fra Folketingets Ombudsmand viser også, at parkeringsmyndigheden kan stille krav til ejeren af køretøjet om, at denne fremviser den fornødne dokumentation for, at der på tidspunktet for pålæggelsen af parkeringsafgiften var en igangværende af- og pålæsning fra køretøjet. Folketingets Ombudsmand har f.eks. i nedenstående eksempler afvist, at der var grundlag for at kritisere parkeringsmyndighedernes afgørelser om at fastholde parkeringsafgifterne:

Eksempel 1:

Uddrag af Folketingets Ombudsmands udtalelse af 28. januar 2003²:

”Som allerede nævnt har Københavns Kommune afvist Deres indsigelser med en henvisning til såvel den manglende aktivitet ved bilen i observationstiden som til Deres manglende dokumentation for formålet med standsningen (af- og pålæsning), og har på det grundlag i begge tilfælde anset forholdet for at udgøre en parkering.”

Folketingets Ombudsmand fandt ikke anledning til at kritisere denne afgørelse.

Eksempel 2:

Uddrag af Folketingets Ombudsmand udtalelse af 9. oktober 2002³:

”Jeg forstår på Deres brev at De over for Parkering • København har anført at De den pågældende dag foretog af- og pålæsning af hårde hvidevarer.

² J.nr 2003-0145-612 og 2003-0146-612.

³ J.nr. 2002-3201-612.

Jeg forstår også på Deres brev at Parkering • København har anmodet om dokumentation for den skete af- og pålæsning, men at indsendelse af sådan dokumentation efter Deres opfattelse kræver et større arbejde der ikke står mål med størrelsen på den pålagte afgift.

Jeg forstår det således at De ikke har indsendt dokumentation for den skete af- og pålæsning til Parkering • København.

Jeg mener ikke der er udsigt til at jeg kan kritisere Parkering • Københavns afgørelse om at fastholde den pålagte parkeringsafgift (i mangel af dokumentation for den skete af- og pålæsning) ...”

Det kan lægges til grund, at parkeringsmyndighederne har en undersøgelsesforpligtelse, og at parkeringsmyndighederne skal dokumentere, at denne forpligtelse er opfyldt. Dette sker typisk ved,

- at der i nogle tilfælde tegnes skitser, jf. det anførte herom i afsnit 2.1.3., eller tages skriftlige notater, der lægges på sagen,
- at køretøjet observeres, inden parkeringsafgift pålægges,
- at der i tvivlstilfælde med fordel kan anvendes ventilkontrol, og
- at der gives en begrundelse for den pålagte afgift.

Har parkeringsmyndigheden løftet sin undersøgelsesforpligtelse – således at det med rimelig sandsynlighed kan lægges til grund, at parkeringsafgiften er lovlig – vil dokumentationsbyrden for, at parkeringsafgiften ikke er berettiget, blive lagt over på bilisten.

2.1.2. Mulighederne for at foretage ventilkontrol

Ventilkontrol består i, at parkeringsvagten indtegner placeringen af ventilerne på alle 4 hjul i et skema. Konstaterer parkeringsvagten efter en periode på f.eks. 1 time, at ventilernes placering er den samme (uændret), er det i almindelighed antaget, at bilen ikke har været flyttet i mellemtiden. Hvordan skemaet skal udfyldes mv., er nærmere beskrevet i afsnit 8.5 nedenfor.

Ventilkontrol vil i det følgende blive anvendt som et samlebegreb for den ovenfor beskrevne procedure, hvor der foretages to kontroller med f.eks. 1 times mellemrum.

Fordelene ved at anvende ventilkontrol er, at parkeringsmyndigheden kan opnå sikkerhed for, at et køretøj har været anbragt samme sted i en længere periode. Såfremt ventilkontrol kombineres med en efterfølgende korterevarende observationsperiode, kan der stilles større dokumentationskrav i forhold til en bilist, der gør indsigelse mod den pålagte afgift. Der vil derfor kunne fastholdes et større antal afgifter.

Eksempel 3:

Læger har mulighed for at anvende et særligt lægekort, der f.eks. fritager for betalingsparkering, når lægen er ude på et uopsætteligt lægebesøg. Såfremt der alene er foretaget en kortvarig observation af køretøjet, er det vanskeligt at bede en læge sende dokumentation for, at en parkering rent faktisk er sket som angivet på det særlige lægekort. Er den korterevarende observation imidlertid kombineret med f.eks. en times ventilkontrol, vil parkeringsmyndighederne med udgangspunkt i, at det er de færreste uopsættelige lægebesøg, der tager over en time, kunne anmode den pågældende læge om nærmere anonymiseret dokumentation for, at parkering er sket med henblik på et uopsætteligt lægebesøg.

Administrativt indebærer anvendelsen af ventilkontrol også den store fordel, at parkeringsvagten kan anvende den mellemliggende periode mellem udarbejdelsen af de to skemaer på andet arbejde.

Ulempen ved anvendelse af ventilkontrol er navnlig, at der er en risiko for, at parkeringsvagten hverken i forbindelse med udarbejdelsen af den første eller den anden kontrol opdager, at der faktisk sker en igangværende kontinuerlig af- og pålæsning fra køretøjet. Denne ulempe kan imidlertid stort set elimineres, hvis ventilkontrollen ikke anvendes alene. Metoden med ventilkontrol må derfor kombineres med en korterevarende observationsperiode, der foretages af parkeringsvagten, umiddelbart i forlængelse af perioden med ventilkontrol.

Det anbefales derfor, at der i forbindelse med den anden ventilkontrol tillige bruges tid på en kortere observationsperiode på 4 minutter uanset køretøjets art. Denne observationsperiode vil tillige kunne omfatte den tid, som det tager at foretage den anden ventilkontrol.

Derfor bør anvendelsen af ventilkontrol for fremtiden normalt altid kombineres med en kortere observationsperiode i forbindelse med den anden ventilkontrol. Dette gælder også, når ventilkontrol anvendes på de steder, hvor der er tidsbegrænset parkering.

Forsigtighedsprincippet indebærer dog, at parkeringsvagten i særlige situationer bør overveje at foretage en kortere observationsperiode også i forbindelse med den første ventilkontrol, selv om der ikke er noget retligt krav herom. Der skal alene anvendes to observationsperioder, hvor parkeringsvagten skønner, at en ekstra observationsperiode vil forstærke parkeringsmyndighedens dokumentation af, at der er tale om en uberettiget parkering. Dette kunne f.eks. være en god ide, hvis der skal pålægges en afgift efter punkt 05g, hvor det skal dokumenteres, at et påhængskøretøj med tilladt totalvægt på højst 2000 kg har været parkeret i mere end 24 timer.

I stedet for to kortere observationsperioder vil parkeringsvagten imidlertid også kunne forlænge perioden mellem de to ventilkontroller. Herved vil parkeringsmyndigheden opnå den samme sikre dokumentation for, at der er tale om en uberettiget parkering. Er der f.eks. efter punkt 05g dokumentation for, at påhængskøretøjet har været parkeret i mere end 25 timer, vil der således kunne stilles samme krav til den modtagne dokumentation for en evt. af- og pålæsning, som tilfældet er ved anvendelse af to kortere observationsperioder.

Selvom der principielt er valgfrihed mellem de enkelte undersøgelsesformer, anbefales det, at parkeringsvagten om nødvendigt sikrer den fornødne dokumentation ved at forlænge perioden mellem de to ventilkontroller i stedet for at anvende to observationsperioder.

Ventilkontrollen anbefales anvendt i en række situationer. Dette gælder f.eks. i alle de tilfælde,

- **hvor** en situation umiddelbart ser ud som om, at der foretages af- og pålæsning, men hvor parkeringsvagten har en fornemmelse af, at der i virkeligheden er tale om en parkering, og
- **hvor** parkeringsvagten har en fornemmelse af, at bilisten ikke i den konkrete situation er berettiget til at bruge en eventuel dispensation, et lægekort og lignende.

Ved anvendelse af begrebet ”fornemmelse” i det ovenstående er det i vidt omfang overladt til den enkelte parkeringsvagts frie skøn, om der skal foretages en sådan kontrol. Parkeringsmyndigheder skal ikke efterfølgende ud i en argumentation om, hvorfor kontrollen blev hhv. ikke blev foretaget, men skal alene vurdere, om en parkeringsafgift pålagt i forbindelse med den konkrete parkering kan fastholdes i forhold til den dokumentation, som bilisten i sam-

menhæng med en efterfølgende indsigelse mod den pålagtes afgifts rigtighed sender til parkeringsmyndigheden.

I ovennævnte situationer vil kontrollen normalt kunne indledes med en ventilkontrol af f.eks. en times varighed, hvorefter køretøjet observeres i 4 minutter. Har bilen ikke været flyttet i 1 time og 4 minutter, og har det samtidig ikke været muligt at konstatere af- og pålæsning i løbet af de 4 minutters observationstid, kan der stilles betydelige krav til en eventuel dokumentation for, at bilisten i hele perioden foretog kontinuerlig af- og pålæsning fra køretøjet. Der vil naturligvis fortsat være tilfælde, hvor bilisten rent faktisk dokumenterer, at man var i gang med en af- og pålæsning af meget lang varighed, og i givet fald vil parkeringsafgiften så blot skulle frafaldes.

Også i de situationer, hvor en parkeringsvagt påtænker at pålægge **et havareret eller ubrugbart køretøj** en parkeringsafgift, vil der skulle anvendes ventilkontrol.

Under forudsætning af, at køretøjet i øvrigt er parkeret i overensstemmelse med de øvrige regler om standsning og parkering, indebærer reglerne i den kommunale parkeringsbekendtgørelses § 1, stk. 3, og § 5, stk. 3, at ejeren af et køretøj, der kan dokumentere, at køretøjet har været havareret, tidligst kan pålægges en parkeringsafgift 18 timer efter, at parkeringsvagten første gang har observeret køretøjet. Forseelsen er punkt 05m på girokortet.

Holder det dokumenterbare havarerede køretøj i strid med andre regler, vil ejeren dog kunne pålægges en parkeringsafgift herfor 12 timer efter, at parkeringsvagten har observeret køretøjet første gang. Da parkeringsafgiften i givet fald pålægges for overtrædelsen af andre parkeringsrestriktioner, skal den særlige bestemmelse i § 5, stk. 3, der forbyder parkering af havarerede køretøjer i mere end 6 timer, ikke tillægges nogen betydning i sådanne tilfælde. Parkeringsafgiften vil derfor ikke i disse tilfælde skulle pålægges for overtrædelse af 05m på girokortet, men for overtrædelse af det konkrete punkt som køretøjet vurderes at overtræde.

I de tilfælde, hvor det er synligt for parkeringsvagten, at køretøjet er havareret, kan parkeringsvagten først pålægge en parkeringsafgift, når to ventilkontroller, der altså normalt skal foretages med mindst 12 eller 18 timers mellemrum, viser, at køretøjet enten har været hensat i strid med andre bestemmelser eller har været hensat i strid med § 5, stk. 3, i bekendtgørelsen. Der henvises også til det anførte i eksempel 7 i afsnit 3.

2.1.3. Hvornår bør en parkeringsvagt udarbejde skitse og foretage opmåling af afstand

Skitser anvendes som dokumentation for, at en parkering har været foretaget på en bestemt måde. Med udfærdigelsen af skitsen sikres et bevis for, hvordan køretøjet var parkeret på det tidspunkt, hvor parkeringsafgiften blev pålagt.

Erfaringen viser, at kvaliteten af de udarbejdede skitser kan have stor betydning i bevismæssig sammenhæng, hvorfor det er vigtigt, at den enkelte parkeringsvagt prioriterer denne del af sit arbejde højt. Administrative hensyn taler dog på den anden side også klart for, at der normalt ikke stilles større krav til præcisionen af en skitse end den, som man med de tekniske hjælpemidler, der er til rådighed, umiddelbart kan præstere.

Der bør tegnes en skitse af den konkrete parkering i alle tilfælde, medmindre en sådan skitse må anses for enten at være uden betydning som bevis eller en sådan kun meget vanskeligt kan gengive de faktiske forhold.

Som udgangspunkt er der **ikke** pligt til at tegne en skitse, hvis forseelsen består i en overtrædelse af reglerne **om tidsbegrænset parkering eller betalingsparkering**. Der vil som ud-

gangspunkt heller **ikke** være pligt til at tegne en skitse, når der pålægges en afgift for **et skiltet parkeringsforbud, hvor en skitse ikke vil have nogen særlig bevismæssig betydning.**

Det antages, at udarbejdelsen af skitser normalt ikke har nogen bevismæssig betydning ved overtrædelser af punkt 05c, 05g, 05j, 05k, 14-19 og 28a-28d.

En skitse vil herudover normalt heller ikke have nogen særlig bevismæssig betydning, hvis tavlen f.eks. er placeret langt fra det sted, hvor køretøjet var hensat.

Baggrunden for denne sidste undtagelse er, at fordelene ved en skitse – der i denne situation navnlig består i beviset for, at parkeringsvagten har observeret, at tavlen ikke var tildækket, beskadiget eller lignende – normalt ikke overstiger ulemperne forbundet med en fortegnet skitse begrundet i den store afstand til tavlen. Dette udgangspunkt er særligt klart i forhold til zoneafmærkning. Også i en række andre tilfælde vil en forbudstavle kunne være placeret så langt fra forseelsesstedet, at det ikke giver tilstrækkelig mening at tegne en skitse i forbindelse med påleggelsen af en parkeringsafgift. Parkeringsvagten vil i disse situationer med fordel kunne lave et kort notat om, at parkeringsvagten har konstateret, at tavlen med det afmærkede forbud på tidspunktet, hvor afgiften blev pålagt, var i orden, og at parkeringsrestriktionen derfor var gældende ved pålæggelse af parkeringsafgiften.

Om en tavle er placeret så langt fra det pågældende køretøj, at der **ikke** skal udarbejdes en skitse, afgøres af den enkelte parkeringsvagt efter en konkret vurdering af de faktiske omstændigheder i forbindelse med den konkrete parkering. Det er af stor betydning for denne vurdering, om tavlens placering spiller ind ved en eventuel efterfølgende vurdering af lovligheden og rigtigheden af den parkeringsafgift, som parkeringsvagten er ved at pålægge.

Er parkeringsvagten i tvivl om, hvorvidt der med fordel kan tegnes en skitse, bør der tegnes en skitse.

Der er en række forseelser i færdselsloven, der kræver en nærmere **opmåling** af afstand. Er et køretøj f.eks. parkeret mindre end 10 meter fra et kryds eller mindre end 5 meter foran et fodgængerfelt eller foran udkørslen fra en cykelsti, skal parkeringsvagten udarbejde en skitse og foretage opmåling, således at skitsen underbygger oplysningerne på girokortet ved bl.a. at vise afstanden til f.eks. krydset.

Der vil således altid være pligt til både at udarbejde skitse og foretage opmåling i alle de tilfælde, hvor der er et særligt **afstandskrav**. Dette gælder derfor f.eks. også i forhold til overtrædelser af reglen om spærrelinier, hvor der er et afstandskrav på 3 meter, eller i forhold til reglen om opmarchområde, hvor der er et afstandskrav på 5 meter. I disse situationer vil det være afgørende for vurderingen af, om den fastsatte tolerancetærskel er respekteret mv., at der er foretaget opmåling. Opmålingen **skal** således foretages. Som angivet nedenfor i afsnit 8.2 er denne form for opmåling i de medtagne illustrationer mv. markeret med grønne pile. De grønne pile er i øvrigt betegnet som angivende tolerancetærsklen.

Hvis der omvendt er fastsat et standsnings- og parkeringsforbud, der ikke gælder fra en bestemt afstand, men fra et bestemt punkt ved kantsten eller kørebanekant – f.eks. ved spærreflade (01a) eller fodgængerfelt (20) – gælder der ikke et tilsvarende afstandskrav. Her skal den ulovlige henstilling af køretøjet imidlertid fortsat dokumenteres, ligesom det bør dokumenteres, at parkeringsvagten har været tilstrækkelig opmærksom på overholdelsen af forsigtighedsprincippet.

Er et køretøj hensat klart i strid med den angivne restriktion, **vil der normalt ikke være pligt til at foretage opmåling**, medmindre forsigtighedsprincippet efter omstændighederne konkret tilsiger dette.

I en række tilfælde vil en korrekt anvendelse af forsigtighedsprincippet som nævnt medføre, at der **skal** ske **opmåling** og dermed også allerede af denne grund udarbejdes **skitse**. Dette gælder f.eks., hvis køretøjet **holder delvist** inde på et fortov, på et fodgængerfelt, ud for en afmærket restriktion ved tavle, inden for en afmærket restriktion på kørebanen mv.

Hertil kommer, at det i en række andre tilfælde efter parkeringsvagtens skøn vil kunne være hensigtsmæssigt at foretage opmåling, selv om der altså ikke stilles krav herom. Dette gælder f.eks., hvis køretøjet er hensat helt inden for en afmærket restriktions område, men i umiddelbar nærhed af tavlen. Foretages der **opmåling**, skal der allerede af denne grund også udarbejdes **skitse**.

I andre tilfælde vil der ikke blive stillet krav om opmåling. Det anbefales imidlertid i forhold til alle de tilfælde, hvor **forbudet er helt eller delvist afmærket på kørebanen**, at skitsen laves så præcist som muligt. Ved hjælp af skitsen bør det således normalt kunne dokumenteres, hvordan det køretøj, der er blevet pålagt en parkeringsafgift, var placeret i forhold til den pågældende afmærkning.

Tilsvarende gælder i forhold til parkering på fortov, cykelsti mv.

For en uddybende omtale af spørgsmål om skitser og opmåling henvises til afsnit 8 nedenfor.

2.2. Notatpligt

En pålagt parkeringsafgift skal ikke alene være lovlig og rigtig. Parkeringsmyndigheden skal også kunne dokumentere dette. I denne forbindelse er adgangen til at tage notater og lægge disse på sagen af stor betydning for at sikre, at den nødvendige dokumentation er fremskaffet.

Det **anbefales**, at parkeringsvagten i videst muligt omfang anvender adgangen til at gøre notater om væsentlige faktiske forhold af betydning for sagen. Der henvises i øvrigt til det anførte om notatpligten på girokortet i afsnit 2.4.1 nedenfor.

Eksempel 4:

I billetsager vil det ofte være af stor betydning – for dokumentationen af, at der ikke var en synlig billet i køretøjet – at parkeringsvagten har noteret, hvad parkeringsvagten har observeret i forbindelse med sin gennemgang af bilen. I en konkret sag havde parkeringsvagten f.eks. noteret, at der var en køkkenrulle i forruden og tøj på bagsædet, hvilket i hvert fald dokumenterer, at parkeringsvagten har fulgt de faste rutiner og har kigget ind gennem vinduerne mv. efter billetten.

Et notat om væsentlige faktiske forhold har stor betydning, hvis der efterfølgende gøres indsigelse mod parkeringsafgiften. Notatet vil skulle anvendes af de medarbejdere, der behandler indsigelserne, og hvis sagen skal behandles af fogedretten, vil notatet blive fremlagt for retten som et bevismiddel.

Hvis sagen behandles ved fogedretten, vil parkeringsvagten normalt også blive indkaldt som vidne. Da en parkeringsvagt pålægger mange parkeringsafgifter og der ofte går et stykke tid, før en indsigelse mod en afgift bliver behandlet, kan det være vanskeligt for parkeringsvagten at huske pålæggelsen af netop denne afgift. Parkeringsvagten vil her kunne anvende notatet som grundlag for at ”genopfriske” sin hukommelse og dermed som støtte for sin forklaring.

Såfremt sagen bliver behandlet i fogedretten, vil kvaliteten af notaterne sammenholdt med parkeringsvagtens vidneforklaring ofte være af væsentlig betydning for, om parkeringsafgif-

ten bliver fastholdt. Det er derfor vigtigt, at der udarbejdes gode notater om forhold af væsentlig betydning for pålæggelsen af en parkeringsafgift.

Ovennævnte betragtninger om betydningen af gode notater gør sig naturligvis også gældende for de skitser, der skal udarbejdes i forbindelse med en række standsnings- eller parkeringsforseelser.

2.3. Hvornår er parkeringsafgiften pålagt

Det følger af færdselslovens § 121, stk. 3, at afgiften pålægges ved en skriftlig meddelelse, der anbringes på køretøjet eller overgives til føreren.

Der opstår af og til situationer, hvor en bilist nægter at lade parkeringsvagten sætte parkeringsafgiften på køretøjet, ligesom bilisten ikke ønsker at modtage denne fra parkeringsvagten. Er situationen samtidig den, at bilisten optræder truende, vil parkeringsvagten ikke være forpligtet til at forsøge at aflevere den pålagte parkeringsafgift til bilisten.

Parkeringsvagten kan i en sådan situation – efter at der er udfærdiget notat om hændelsesforløbet – sende den pålagte parkeringsafgift til ejeren af køretøjet pr. brev. En sådan parkeringsafgift vil tillige være fuldt ud lovligt pålagt.

Det afgørende i en sådan situation er, at parkeringsvagten så vidt muligt hindrer, at situationen udvikler sig.

I andre situationer, hvor en bilist kommer tilbage til køretøjet med henblik på straks at borttransportere køretøjet, uden at parkeringsvagten har færdiggjort arbejdet med udfærdigelsen af parkeringsafgiften, må anvendelsen af forsigtighedsprincippet normalt føre til, at parkeringsvagten ikke pålægges en parkeringsafgift.

Er parkeringsvagten imidlertid færdig med at udfærdige den skriftlige meddelelse ved bilistens ankomst til køretøjet, kan parkeringsafgiften pålægges, hvilket normalt sker ved, at parkeringsafgiften enten anbringes på køretøjet eller overgives til føreren.

2.3.1. Ophidsede bilister mv.

En del af parkeringsvagtens opgaver er at tale med ophidsede bilister, der er ærgerlige over at være blevet pålagt en parkeringsafgift. Parkeringsvagten må acceptere verbale udfald, når disse klart retter sig mod uniformen/arbejdspladsen og ikke mod medarbejderen personligt.

Udvikler situationen sig imidlertid til verbale overgreb på den enkelte parkeringsvagt, til trusler om vold eller til vold, skal parkeringsvagten forsøge at bringe sig selv ud af den truende situation på en god måde.

Det er væsentligt, at parkeringsvagten tilegner sig redskaber, der gør det muligt at ”komme godt ud af” sådanne vanskelige situationer. En parkeringsvagt vil som nævnt ovenfor f. eks. ikke være forpligtet til at overrække en meget ophidset bilist et girokort, når denne nægter at modtage dette. Det afgørende i forhold til kravet i færdselslovens § 121, stk. 3, er, at bilisten aktivt ved sin adfærd har forhindret parkeringsvagten i at opfylde de udtrykkelige bestemmelser om fremgangsmåden ved pålæggelse af parkeringsafgifter, hvilket ikke kan komme bilisten til gode.

Parkeringsvagten vil i øvrigt altid være berettiget til at lade sin egen personlige sikkerhed gå forud for pålæggelsen af en parkeringsafgift.

2.4. Kravet om konduite og tolerance, herunder om observationstider

Administrationen af reglerne og fortolkningen af vejledningen skal ske på en sådan måde, at det i videst muligt omfang bliver muligt at efterleve intentionen om, at der alene skal være en relativt simpel sagsbehandling forbundet med pålæggelse af en parkeringsafgift.

Som nævnt ændrer dette udgangspunkt imidlertid ikke på, at en parkeringsafgift skal hvile på et sikkert grundlag, hvilket igen kræver, at parkeringsvagterne skal udvise tolerance og konduite. En sådan tolerance og konduite bør være en fast integreret del af den enkelte parkeringsvags arbejdsmetoder.

Skønsmæssige og situationsafhængige begreber som tolerance og konduite bør derimod ikke udvikle sig til faste bindende regler, der netop ikke giver den enkelte parkeringsvagt mulighed for at skønne i den konkrete situation. Der henvises i øvrigt til det anførte om anvendelsen af forsigtighedsprincippet i afsnit 1 ovenfor.

2.4.1. Observationstider mv.

Det vil som en del af undersøgelsesforpligtelsen være nødvendigt at observere omstændighederne vedrørende et hensat køretøj nærmere, inden parkeringsvagten kan pålægge en parkeringsafgift.

Parkeringsvagten skal i hvert fald notere følgende på den skriftlige meddelelse (girokortet), der i forbindelse med pålæggelsen af parkeringsafgiften normalt skal placeres på køretøjet, jf. færdselslovens § 121, stk. 3:

- Køretøjets registreringsnummer, land, mærke, model og type.
- Køretøjets placering, herunder gadenavn, husnummer og detaljer herom.

Fsv. angår spørgsmålet om køretøjets farve er dette et spørgsmål, som ofte giver anledning til drøftelser. Baggrunden herfor er, at det i dag er så mange nuancer, at det ofte kan være vanskeligt at fastslå farven på et køretøj. Derfor skal køretøjets farve normalt ikke registreres, da ulemperne herved vurderes at overstige fordelene.

Medmindre der er tale om et afmærket forbud, hvor tavlen er placeret langt fra det hensatte køretøj, eller forseelsen vedrører overtrædelse af reglerne om tidsbegrænset parkering eller reglerne om betalingsparkering, vil der herudover normalt være krav om, at der skal udarbejdes en skitse vedrørende den nærmere placering af køretøjet og parkeringsforholdene mv. i øvrigt.

Parkeringsvagterne opfordres samtidig til i videst muligt omfang at medvirke til at sikre parkeringsmyndighederne dokumentation (bevis) for, at parkeringsafgiften er lovlig og rigtig pålagt ved at skrive yderligere notater mv., jf. det anførte i afsnit 2.2 herom.

Pligten til at undersøge de faktiske forhold vil under alle omstændigheder medføre en pligt til at observere køretøjet i en kortere periode. Proceduren vedr. registrering af data mv. om køretøjet og dets placering understøtter tillige, at der altid vil ske en nærmere undersøgelse af forholdene, inden der pålægges en parkeringsafgift. Spørgsmålet, om der herudover er behov for en yderligere observationsperiode, er beskrevet nærmere nedenfor.

2.4.1.1. Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved standsningsforbud

Tidligere skulle der i forbindelse med pålæggelse af parkeringsafgifter for de fleste standsningsforbud være en observationstid på 2 minutter. Der var dog gjort en undtagelse herfra i

forhold til de standsningsforbud, der var tilkendegivet ved afmærkning. Der er nu ikke længere faste regler om en bestemt observationstid ved pålæggelse af en parkeringsafgift for overtrædelse af et standsningsforbud.

Parkeringsvagten skal – inden parkeringsafgiften pålægges – så vidt muligt sikre sig, at køretøjet er standset i færdselslovens forstand, og dermed f.eks. ikke blot holder stille af hensyn til den øvrige færdsel mv.

Selv om der formelt ikke længere opereres med observationstider i forbindelse med standsningsforbud, skal man være opmærksom på, at der altid er en pligt til at undersøge de faktiske forhold, og at der i øvrigt også altid er en vis ekspeditionstid forbundet med pålæggelsen af en parkeringsafgift. I løbet af den tid, det tager at lave en skitse og få udarbejdet girokortet, vil der være gået noget tid. En tid, der tillige bliver anvendt til, at den pågældende parkeringsvagt holder køretøjet under observation.

Det er som nævnt først, når et girokort er skrevet helt færdig, eller når den elektroniske terminal efter indtastning har skrevet afgiften ud, at parkeringsvagten har en skriftlig meddelelse, der kan anbringes på køretøjet. Såfremt bilisten fjerner sit køretøj, inden dette arbejde er gjort færdigt, vil der af hensyn til forsigtighedsprincippet normalt ikke kunne pålægges en parkeringsafgift.

Såfremt bilisten kommer til stede, inden afgiften er klar til at blive pålagt, skal parkeringsvagten vejlede bilisten om, at køretøjet er standset i strid med et forbud, og at parkeringsvagten derfor er ved at pålægge en afgift. Hvis bilisten ikke umiddelbart herefter flytter sit køretøj, vil parkeringsafgiften med rette kunne færdiggøres og herefter pålægges for overtrædelse af det pågældende standsningsforbud.

Taxier/hyrevogne vil ofte kunne have behov for at standse i strid med gældende regler for at afsætte passagerer og foretage afregning for turen. Kan dette dels gøres kortvarigt, dels uden gene for trafikens afvikling, vil det efter en konkret vurdering ikke altid være nødvendigt at pålægge en afgift i en sådan situation. Den enkelte parkeringsvagt skal således foretage en konkret vurdering ud fra forsigtighedsprincippet af, om en standsning er af en sådan karakter, at det skønnes nødvendigt at pålægge en parkeringsafgift i forbindelse med en af- og påsætning mv.

Skønner parkeringsvagten, at der bør pålægges en parkeringsafgift, bør parkeringsvagten om muligt gøre taxichaufføren opmærksom herpå, hvorved denne har mulighed for umiddelbart i forbindelse hermed at flytte taxien. Flytter chaufføren herefter ikke straks køretøjet, vil der kunne pålægges en parkeringsafgift for overtrædelse af det pågældende standsningsforbud. Der vil heller ikke i denne situation gælde regler om en fast observationstid eller om, at der skal foretages en konkret vurdering af, om den pågældende standsning var til gene for trafikens afvikling.

2.4.1.2. Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved parkeringsforbud

Tidligere var der en regel om, at personbiler og varebiler skulle observeres i henholdsvis 5 og 15 minutter, inden der kunne pålægges en afgift for overtrædelse af et parkeringsforbud. Disse regler vil ikke længere være gældende. Reglerne er nu afløst af en mere konkret vurdering ud fra et forsigtighedsprincip.

Udgangspunktet for denne vurdering skal være, at der først må pålægges en parkeringsafgift, når der er en rimelig sandsynlighed for, at denne parkeringsafgift vil være lovlig og rigtig.

Henset til kravet i færdselslovens § 2, nr. 16, hvorefter et køretøj først anses for parkeret, når dette har været standset i mindst 3 minutter, og henset til forsigtighedsprincippet, vil der imidlertid altid som minimum skulle være en observationstid på **4 minutter**, inden der kan pålægges en parkeringsafgift for overtrædelse af et **parkeringsforbud**. Ved fastlæggelsen af den minimale observationstid er der bl.a. taget højde for usikkerhedsmomenter ved tidsberegningen mv.

Grænsen på 4 minutter er bl.a. også valgt ud fra, at der altid på hver sin side af observationstiden vil gå noget tid med at påbegynde udfærdigelsen af parkeringsafgiften samt at udskrive og rent faktisk pålægge denne. I hele perioden vil parkeringsvagten skulle have det konkrete køretøj under observation, hvorfor parkeringsvagten normalt bør opdage evt. af- og pålæsning eller af- og påstigning, såfremt denne umiddelbart giver sig tilkende. Man har derfor også ud fra et retssikkerhedsmæssigt synspunkt fundet, at en observationstid på 4 minutter som udgangspunkt må anses som en tilstrækkelig minimumsobservationstid.

Dette ændrer imidlertid ikke på, at parkeringsvagten tillige skal skaffe sig rimelig sikkerhed for, at køretøjet rent faktisk er parkeret, og at der ikke blot foretages af- og pålæsning, eller af- og påstigning. Dette indebærer, at observationstiden ikke kan være kortere end 4 minutter, og det vil efter omstændighederne ofte være hensigtsmæssigt, hvis observationstiden bliver noget længere.

Parkeringsvagten vil således i ethvert tilfælde være forpligtet til at foretage et skøn over, om køretøjet er parkeret, eller om der sandsynligvis er en igangværende af- og pålæsning eller af- og påstigning, således at køretøjet ikke kan anses for parkeret, jf. parkeringsdefinitionen i færdselslovens § 2, nr. 16. Er der noget, der tyder på, at bilisten således er i gang med en større af- og pålæsning, vil observationstiden skulle være længere end 4 minutter. I sådanne tilfælde bør parkeringsvagten overveje, om man med fordel kan kombinere mulighederne for at foretage ventilkontrol og en observationstid på 4 minutter, jf. det anførte herom i afsnit 2.1.2. Alternativet hertil vil ofte være, at parkeringsvagten efter omstændighederne bør observere køretøjet i noget længere tid end de 4 minutter.

Tidligere har der som nævnt været betydelig forskel på observationstider i forhold til **varebiler og personbiler**. Dette er ikke længere nødvendigvis tilfældet. Det forhold, at et køretøj er særligt egnet til at fragte varer, er imidlertid en af flere faktorer, der kan have betydning for vurderingen af, hvor lang observationstiden bør være.

Er der f.eks. tale om, at en lastbil ud fra en umiddelbar betragtning er i gang med aflæsning af et større parti varer, vil den nødvendige observationstid efter omstændighederne kunne være meget langvarig. Det kan f.eks. ikke udelukkes, at der i særlige tilfælde bør være en observationstid på op til en ½ time, førend parkeringsafgiften efterfølgende kan fastholdes. I sådanne tilfælde anbefales det, at parkeringsvagten i stedet anvender en kombineret ventilkontrol og en kortvarig observationstid.

Alene det forhold, at et køretøj er velegnet til at transportere varer, kan altså tale for, at køretøjet observeres i en længere periode end 4 minutter. Hvor længe køretøjet skal observeres, vil imidlertid under alle omstændigheder være et skøn, hvor sandsynligheden for, at f.eks. en af- og pålæsning er i gang, skal indgå med stor vægt. Der henvises i øvrigt til det anførte i afsnit 2.6 nedenfor om anvendelsen af princippet om konduite.

Det er den enkelte parkeringsvagt, der på et sagligt grundlag skal skønne, om det overhovedet er nødvendigt at observere et køretøj i mere end 4 minutter og i givet fald, hvor længe køretøjet så skal observeres. Dette skøn kan som udgangspunkt ikke tilsidesættes som led i en retlig prøvelse.

Når parkeringsmyndighederne behandler en indsigelse mod en parkeringsafgift, vil observationstidens længde imidlertid kunne indgå som en af de faktorer, der afgør, hvor store krav der kan stilles til den dokumentation, som bilisten fremlægger.

2.4.1.3. Særligt om observationstid i forhold til invalidekøretøjer mv.

I de særlige regler om parkeringskort for personer med handicap (bekendtgørelse nr. 465 af 8. juni 2005) er der fastlagt en række bestemmelser, der har betydning for udøvelsen af parkeringskontrollen.

Selve parkeringskortet (invalideskiltet) skal være udformet i overensstemmelse med det anførte i et bilag til bekendtgørelsen. Uanset de præcise krav til kortets udformning mv. i bilaget kan det imidlertid være vanskeligt for en parkeringsvagt med den fornødne sikkerhed at fastslå, at et parkeringskort ikke er gyldigt, idet tidligere udstedte parkeringskort forbliver gyldige i forhold til de vilkår, hvorunder de er udstedt, jf. § 18, stk. 4, i bekendtgørelsen.

Hertil kommer, at også udenlandske kort i et vist omfang skal accepteres, jf. § 13 og § 14 i bekendtgørelsen.

Da parkeringskortet kan anvendes i flere køretøjer under forudsætning af, at kortet alene anvendes i forbindelse med befordring af indehaveren af kortet, jf. § 7, stk. 1, i bekendtgørelsen, kan en parkeringsvagt heller ikke slutte modsætningsvist fra, at køretøjet ikke er et invalidekøretøj eller lignende, hvilket tillige vanskeliggør en effektiv kontrol af kortene.

Parkeringskortet knytter sig altså til den invalide person og ikke til køretøjet.

Reglen om, at et parkeringskort ikke må overdrages til andre, og at parkeringskortet kun må anvendes, hvis indehaveren fortsat opfylder betingelserne herfor, jf. § 7, stk. 2, og § 9 i bekendtgørelsen, er i praksis meget vanskelig at kontrollere for en parkeringsvagt, og forsigtighedsprincippet tilsiger normalt, at man er tilbageholdende med at foretage en mere tilbundsående kontrol af, om kortet faktisk er gældende.

Der stilles krav om, at kortet anbringes inden for køretøjets forrude klart synligt for kontrol, jf. § 10 i bekendtgørelsen. Er kortet placeret på en sådan måde, vil det ofte give nogle bedre muligheder for at parkere sit køretøj, og parkeringsvagten skal naturligvis være opmærksom på dette.

Et køretøj vil kunne parkeres i indtil 15 minutter på steder med parkeringsforbud, på steder, hvor alene af- og pålæsning er tilladt og på gågader, i det omfang ærindekørsel er tilladt, jf. § 11, stk. 1, nr. 1, i bekendtgørelsen.

Et køretøj vil herudover kunne parkeres i indtil 1 time på steder, hvor 15 eller 30 minutters parkering er tilladt, jf. § 11, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelsen.

Parkeringslempelserne i § 11, stk. 1, nr. 1 og 2, i bekendtgørelsen, medfører ikke nogen indskrænkning af pligten til at anvende påbudt parkeringsskive, jf. § 12. Henvisningen i § 12 til § 11, stk. 1, nr. 1, giver ikke mening, hvis der ikke skal anvendes parkeringsskive, når en bil med invalideskilt parkeres i strid med f.eks. et parkeringsforbud.

Når en bil med invalideskilt parkeres sådanne steder, som er omtalt i § 11, stk. 1, nr. 1 og 2, i bekendtgørelsen, gælder der en tidsbegrænsning på henholdsvis 15 minutter eller 1 time, og derfor skal føreren ved parkerings start indstille parkeringsskivens viser ved udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted.

Overser bilisten dette, og er p-skiven dermed urigtigt indstillet, eller er parkeringstiden under alle omstændigheder overskredet, kan der pålægges en afgift for overtrædelse af reglerne i parkeringsskivebekendtgørelsen, og det vil i dette tilfælde være punkt 15 på girokortet, der skal anvendes. Også her skal parkeringsvagten imidlertid foretage et skøn under iagttagelse af forsigtighedsprincippet i forhold til, om der faktisk skal pålægges en parkeringsafgift.

Bliver der imidlertid pålagt en parkeringsafgift, vil dette normalt ske med henvisning til reglerne om tidsbegrænset parkering i bekendtgørelsen efter parkeringsskiveforseelserne, der er med som punkt 14 – 19 på girokortet.

Man skal være opmærksom på, at parkeringsskivebekendtgørelsen alene stiller krav om anvendelse af parkeringsskiver i forhold til biler, hvorimod dispensationsmulighederne i parkeringskortbekendtgørelsen er givet til alle motorkøretøjer. Man skal dog i den forbindelse være opmærksom på, at definitionen af en bil i færdselslovens § 2, nr. 2, er meget bred, og at det således f.eks. er antaget, at ledbusser må anses som en bil i færdselslovens forstand.

Anvendes der imidlertid et motorkøretøj på 3 hjul, hvis egenvægt er mindre end 400 kg., er der tale om en motorcykel, jf. definitionen herpå i færdselslovens § 2, nr. 11, hvorfor parkeringsskivereglerne ikke finder anvendelse. Her vil man i stedet kunne anvende ventilkontrol eller en længerevarende observationsperiode med henblik på at sikre, at dispensationsperioden med sikkerhed er udløbet. I givet fald vil det bagvedliggende parkeringsforbud mv. på ny være gældende, hvorfor parkeringsvagten i disse situationer kan falde tilbage herpå. Parkeringsafgiften vil i så fald skulle pålægges for overtrædelse af punkt 02, 05a mv. Parkeringsvagten kan naturligvis også vælge denne fremgangsmåde i forhold til biler, men her vil det altså som nævnt være mere naturligt at falde tilbage på parkeringsskiveforseelserne.

Parkeringsvagten bør i øvrigt, når det falder naturligt, vejlede indehavere af invalideskilt om, at der normalt er pligt til at anvende parkeringsskive i disse situationer.

Herudover vil et køretøj kunne parkeres tidsbegrænset på steder, hvor 1, 2, eller 3 timers parkering er tilladt, jf. § 11, stk. 1, nr. 3, i bekendtgørelsen, idet der dog er gjort en undtagelse herfra, hvis den pågældende tidsbegrænsede parkeringsplads i forvejen er udlagt som invalideplads, jf. § 11, stk. 2. I sådanne tilfælde vil der også skulle anvendes parkeringsskive, selv om der er et invalideskilt i bilen.

Man skal samtidig være opmærksom på, at køretøjer forsynet med invalideskilt er fritaget for betaling inden for P-zonerne med betalingsparkering, jf. § 8, stk. 1, litra c, i den kommunale standsnings- og parkeringsbekendtgørelse.

Derimod kan invalideskiltet ikke anvendes til at henstille sit køretøj på steder, hvor der er et standsningsforbud, jf. § 12, stk. 3.

2.5. Tolerancetærskler

Der er en række forseelser i færdselsloven, der kræver en nærmere opmåling af afstand. Hertil kommer, at det i forhold til afmærkede forbud skal dokumenteres, hvordan det køretøj, der er blevet pålagt en parkeringsafgift, var placeret i forhold til den pågældende afmærkning.

Er et køretøj f.eks. parkeret mindre end 10 meter fra et kryds eller mindre end 5 meter foran et fodgængerfelt eller udkørslen fra en cykelsti, skal parkeringsvagten dels udarbejde en skitse, dels foretage opmåling af afstanden.

En sådan opmåling vil altid være behæftet med en vis usikkerhed. **Forsigtighedsprincippet** indebærer, at der skal tages højde for denne usikkerhed.

Forsigtighedsprincippet må i hvert fald indebære, at der på baggrund af kontrolmålinger med det anvendte måleudstyr skal foretages en vurdering af den usikkerhed, der maksimalt er forbundet med de enkelte målinger. Er der en usikkerhedsmargen på op til ½ meter, vil der tillige skulle tages højde for, at det ikke kan udelukkes, at der vil kunne blive målt endnu mere upræcist. Derfor vil der skulle gives bilisterne en ekstra margin med henblik på at udelukke disse usikkerhedsmomenter.

Det anbefales, at dette sker ved, at der som minimum tillades bilisterne en **margin svarende til det dobbelte** af den samlede længde af de skønnede usikkerhedsmomenter. Er dette eksempelvis ½ meter, må der først pålægges parkeringsafgifter, når køretøjet er placeret mere end en meter inde på den del af vejen, hvor forbudet er gældende. Der henvises til det anførte om fastsættelsen af afstanden på de enkelte tolerancetærskler i afsnit 8.4.

Sådanne nødvendige minimumsregler skal ikke offentliggøres eller på anden måde kommunikeres ud til bilisterne. Folketinget har vedtaget en lovgivning med bl.a. et 10 meters afstandskrav, som bilisterne som udgangspunkt skal respektere. Dette gælder, selv om parkeringsmyndighederne kun håndhæver klare overtrædelser af bestemmelsen.

Det betyder i praksis, at der f.eks. næppe nogensinde vil kunne pålægges et køretøj en parkeringsafgift, fordi dette er placeret 9,5 meter fra et kryds, hvilket den enkelte parkeringsvagt skal være meget opmærksom på. Der vil altså kunne være tilfælde, hvor der også henset til forsigtighedsprincippet ikke vil kunne pålægges parkeringsafgifter. Køretøjer, der f.eks. er placeret mindre end 8,80 meter fra et vejkryds, vil således uanset de konkrete omstændigheder ikke kunne pålægges en parkeringsafgift for overtrædelse af punkt 22, jf. det anførte herom i afsnit 8.4 nedenfor.

Når køretøjet holder tættere på et vejkryds end 8,80 meter, kan der skrives parkeringsafgifter, men der er normalt ikke nogen pligt hertil. Hvornår der i sådanne situationer skal pålægges parkeringsafgifter beror på et af parkeringsvagten foretaget sagligt skøn. Så længe de ovenfor angivne krav begrundet i forsigtighedsprincippet er overholdt, vil parkeringsvagtens skøn ikke kunne blive underkendt som led i en retlig efterprøvelse.

Dette naturligvis under forudsætning af, at der **ikke** pålægges parkeringsafgifter, hvis der er den mindste tvivl om, hvorvidt køretøjet faktisk er parkeret i strid med de i færdselsloven fastsatte afstandskrav.

Der opereres alene med tolerancetærskler, hvor der i reglerne er fastsat afstandskrav. Når der ikke er egentlige regler om tolerancetærskler, skal parkeringsvagterne dog være meget opmærksomme på det i øvrigt anførte om anvendelsen af princippet om konduite i afsnit 2.6 nedenfor. Ved anvendelse af princippet om konduite kan den enkelte parkeringsvagt f.eks. lægge vægt på andre omstændigheder ved vurderingen af, om en afgift skal pålægges, herunder om køretøjet er parkeret for tæt på et vejkryds mellem ensrettede gader, der munder ud i hinanden.

Parkeringsvagten gives i afsnit 8 vejledning om, hvordan skitserne skal udføres, og om hvordan afstandene skal beregnes mv.

2.6. Betydningen af princippet om konduite i øvrigt

Selv om der ikke opereres med bindende regler for den skønsudøvelse, som parkeringsvagterne foretager i forbindelse med pålæggelsen af en parkeringsafgift, betyder det ikke, at parkeringsvagterne automatisk skal pålægge parkeringsafgifter for selv den mindste overtrædelse af parkeringsreglerne.

Eksempler – hvor parkeringsvagten normalt bør udvise konduite

- Holder et køretøj ganske lidt uden for en parkeringsbås, eller er det hensat med en meget lille del på fortov eller lignende.
- Er betalingsperioden eller den tidsbegrænsede parkeringsperiode overskredet med ganske få minutter. Der kan dog tages højde for dette ved at forlænge observationstiden – der først kan påbegyndes, når p-perioden er overskredet, og køretøjet dermed er hensat i strid med reglerne – med nogle minutter.
- Er et påbud lige trådt i kraft eller påbudsperioden næsten udløbet. Dette gælder dog naturligvis ikke i de situationer, hvor f.eks. et standsningsforbud ændres til et parkeringsforbud. Her bør parkeringsvagten i en kortvarig periode før eller efter perioderne skifter også iagttage de krav, der stilles i forhold til den mindst restriktive restriktion, hvilket i det nævnte eksempel vil sige parkeringsforbudet. Der vil altså i overgangsfasen mellem to forbud altid skulle være en observationsperiode på mindst 4 minutter. Er køretøjet observeret i fire minutter bl.a. med den konsekvens, at standsningsforbudet nu er gældende, vil parkeringsafgiften imidlertid skulle pålægges for overtrædelse af standsningsforbudet. Af girokortet bør fremgå, at parkeringsafgiften er pålagt for overtrædelse af punkt 01a, og at køretøjet inden pålæggelsen af parkeringsafgiften har været observeret i 4 minutter.

Parkeringsvagten skal i den forbindelse holde sig for øje, at parkeringsmyndighederne på den ene side naturligvis håndhæver gældende parkeringsregler, men at parkeringsmyndighederne på den anden side også har et vist spillerum i forhold til, hvornår det er nødvendigt at pålægge en parkeringsafgift. Der kan f.eks. henvises til, at parkeringsmyndighederne efter færdselslovens § 121, stk. 1, **kan** pålægge parkeringsafgifter. Se tillige nedenstående eksempel om pålæggelse af parkeringsafgifter i ensrettede gader.

Eksempel 5: Ensrettede gader

Der har **tidligere** været fulgt en særlig praksis i de tilfælde, hvor en ensrettet gade munder ud i eller krydser en anden gade, eller hvor 2 ensrettede gader krydser hinanden. Efter denne praksis burde der kun pålægges parkeringsafgifter til køretøjer, der holder for tæt på et kryds i de tilfælde, hvor køretøjets placering forringer oversigtsforholdene, eller hvor fodgængernes naturlige passage i forlængelse af fortovet generes.

Denne særlige praksis er nu **ikke længere gældende**.

Dette ændrer imidlertid ikke på, at parkeringsvagterne særligt i ensrettede gader fortsat bør udvise en ekstra stor konduite og tolerance, jf. det ovenfor anførte.

Bliver der herefter pålagt en parkeringsafgift for at holde for tæt på kryds i ensrettede gader, bør denne parkeringsafgift imidlertid som udgangspunkt fastholdes, medmindre betingelserne for at en sådan parkeringsafgift kan frafaldes er opfyldt, jf. det anførte herom i afsnit 2.7 nedenfor.

Et tilsvarende eksempel som med ensrettede gader vil kunne laves om **motorcykelparkering på brede fortove**. Også her vil der ikke længere være faste regler, idet det imidlertid forudsættes, at parkeringsvagterne også i forhold til motorcykelparkering på brede fortove udviser den fornødne konduite.

2.7. Hvornår skal en parkeringsafgift normalt frafaldes

Af færdselslovens § 121, stk. 1, fremgår, at parkeringsmyndighederne ”**kan**” pålægge parkeringsafgifter. Kommunen har således en betydelig mulighed for at skønne over, om det i det enkelte tilfælde er nødvendigt at pålægge en parkeringsafgift.

Anderledes forholder det sig, når parkeringsafgiften først er pålagt. Så kan denne efter fast praksis alene frafalde, hvis der er saglige grunde, der taler herfor. Efter denne praksis bliver en afgift normalt alene frafaldet ud fra en retlig vurdering,

- hvis parkeringsafgiften lider af en væsentlig retlig mangel,
- hvis de faktiske omstændigheder i forbindelse med pålæggelsen af parkeringsafgiften må sidestilles med den strafferetlige grundsætning om nødret, eller
- hvis der er vægtig bevistvivl.

Spørgsmålet om den enkelte parkeringsvagt har udvist tilstrækkelig konduite og tolerance vil derimod normalt ikke kunne udsættes for en retlig prøvelse af f.eks. fогedretten eller Folkeetingets Ombudsmand.

Der vil imidlertid også i sådanne situationer kunne forekomme tilfælde, hvor parkeringsvagten af den ene eller anden grund har tilsidesat forsigtighedsprincippet eller ikke har udvist den fornødne konduite. Selvom det ikke vil være muligt at foretage en retlig prøvelse af dette spørgsmål, vil parkeringsmyndighederne selv i særlige tilfælde senere i forløbet kunne frafalde en sådan parkeringsafgift ud fra et **hensigtsmæssighedsskøn**. Dette vil typisk være tilfældet,

- hvis der foreligger tvingende ekstraordinære omstændigheder, der har nødvendiggjort parkeringen, eller
- hvis der undtagelsesvist i en konkret sag er sket meget grove tilsidesættelser af forsigtighedsprincippet.

Indsigelser om, at reglerne er urimelige, at afgiften er ærgerlig, at man ikke kender reglerne, eller at parkeringsforseelsen er sket af undskyldelige – men ikke tvingende – grunde mv. kan derimod ikke føre til, at en parkeringsafgift frafalder.

Det skyldes bl.a., at det ikke vil være sagligt i forhold til det relativt præcise regelgrundlag, som parkeringsmyndighederne administrerer, at lægge vægt på, om det er synd eller ærgerligt for den enkelte borger. En sådan praksis ville i givet fald i høj grad blive styret af den enkelte ansattes følelser og personlige sympatier. Sådanne hensyn bør normalt ikke være en del af en offentlig myndigheds beslutningsgrundlag.

Hertil kommer, at det også vil kunne medføre en betydelig forskelsbehandling af de enkelte bilister, da det vil være vanskeligt at opstille en entydig praksis på baggrund af sådanne hensyn.

2.8. Flere afgifter ved fortsat parkering

Det sker, at et køretøj i en længere periode er henstillet parkeret i strid med en parkeringsrestriktion. I sådanne tilfælde opstår spørgsmålet, om der kan pålægges flere parkeringsafgifter for den pågældende parkering.

Der kan med sikkerhed pålægges én parkeringsafgift for forseelsen. Herefter er der endvidere mulighed for, at politiet foranlediger køretøjet fjernet, da det er henstillet i strid med gældende regler om standsning og parkering, jf. færdselslovens § 123, stk. 1, nr. 1.

I hvilket omfang, der kan pålægges flere parkeringsafgifter, indtil køretøjet flyttes eller politiet eventuelt foranlediger køretøjet fjernet, er uafklaret i retspraksis. Indtil videre bør det undgås, at der opstår urimelige tilfælde, hvor et køretøj pålægges et betydeligt antal afgifter for den samme forseelse.

Henset hertil og til forsigtighedsprincippet taler meget for, at der **maksimalt pålægges 1 parkeringsafgift pr. døgn, og at der som udgangspunkt højst pålægges 4 afgifter for den samme parkering**. Skønnes der at være behov for at fravige udgangspunktet om højst 4 afgifter for samme forseelse, bør der forinden gives ejeren af køretøjet en skriftlig meddelelse, hvori ejeren opfordres til at fjerne køretøjet snarest, idet afgiftspåleggelsen i modsat fald vil blive genoptaget.

2.9. Valgfrihed mellem flere forseelser

Det sker hyppigt, at en bilist begår flere forseelser på samme tid. En myndighed har i sådanne tilfælde normalt frihed til at vælge, hvilken af forseelserne der skal danne grundlag for pålæggelse af parkeringsafgiften.

I de tilfælde, hvor bilisten overtræder en regel, der både indeholder et standsnings- og parkeringsforbud, vil parkeringsafgiften normalt blive pålagt for overtrædelse af standsningsforbudet. Dette følger af, at i tilfælde, hvor to eller flere forbud gælder, er det normalt det strengeste af forbudene, som skal respekteres.

Det er væsentligt, at parkeringsmyndigheden bruger denne valgfrihed med omtanke. Er et køretøj parkeret i betalingszonen uden billet, og er det samtidig henstillet for tæt på et vejkryds, vil der normalt ikke være nogen grund til at udvise forsigtighed mv. Her vil parkeringsvagten normalt pålægge en parkeringsafgift for overtrædelse af standsningsforbudet.

Er køretøjet imidlertid f.eks. henstillet for tæt på et kryds, hvor to ensrettede gader møder hinanden, følger det af det anførte i afsnit 2.6, at parkeringsvagten her bør udvise en ekstra stor konduite og tolerance. Parkeringsvagten kan i en sådan situation vælge at pålægge en parkeringsafgift for manglende billet i stedet.

Parkeringsvagten kan imidlertid også f.eks. ved 4 minutters observationstid vælge at sandsynliggøre, at der ikke er grund til at udvise forsigtighed grundet den manglende billet. I givet fald vil parkeringsvagten også i denne situation kunne vælge at pålægge parkeringsafgiften for overtrædelse af standsningsforbudet. Der bør i givet fald udarbejdes et notat, der belyser, hvorfor dette valg er truffet.

Da et af målene med denne vejledning er, at der i videst muligt omfang alene pålægges lovlige og rigtige parkeringsafgifter, anbefales det, at parkeringsvagten ofte vælger det sikrest mulige af flere grundlag. Også overvejelser om grundlaget for parkeringsafgiften kan således indgå i vagtens beslutningsgrundlag, når der skal vælges mellem flere forseelser.

3. Grundlæggende begreber

Standsningsbegrebet er ikke udtrykkeligt defineret i færdselsloven, hvorimod **parkeringsbegrebet** er defineret på følgende måde i færdselslovens § 2, nr. 16:

Parkering er herefter ”enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standsnings kortere end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses dog ikke for parkering.”

Et køretøj, der er henstillet i 3 minutter, vil således normalt blive anset for parkeret, medmindre standsningen sker med henblik på af- og pålæsning eller af- og påstigning. Af forarbejderne kan udledes følgende om de to begreber:

- ”1. Standsning, hvorved man forstår enhver afbrydelse af kørslen, som ikke sker af hensyn til den øvrige færdsel eller efter anvisning af politiet;
2. Parkering, hvorved forstås enhver hensætning af et køretøj på eller ved vej; kortvarig standsning for på- eller afstigning, for på- eller aflæsning af varer eller i andet tilsvarende øjemed anses dog ikke for parkering.”

En bil er ikke standset i færdselslovens forstand, hvis bilen blot holder stille som led i den almindelige trafikafvikling. Heraf kan udledes, at standsninger, der er en følge af trafikforholdene, f.eks. ved rødt lys eller som følge af kødannelser, selvsagt ikke kan anses for en uberettiget standsning eller parkering, hvilket da også som nævnt er særligt fremhævet i forarbejderne til § 2, nr. 16.

Eksempel 6:

Som eksempel kan også nævnes, at en bilist, der stiger ud af bilen for at åbne en port med henblik på umiddelbart herefter at køre ind gennem porten, ikke kan anses for at have hensat sin bil.⁴

I de tilfælde, hvor bilen ikke kan antages at have foretaget en standsning i færdselslovens forstand, vil der heller ikke efter 3 minutters forløb, jf. færdselslovens § 2, nr. 16, være tale om, at køretøjet er parkeret.

Det er i forarbejderne til § 2, nr. 16, særligt fremhævet, at det i forhold til vurderingen af, om bilen må anses for standset eller parkeret, er uden betydning, om føreren bliver i køretøjet.

Eksempel 7: Havarerede køretøjer

Når en bil er havareret, kan det overvejes, om bilen er hensat i færdselslovens forstand. Færdselslovens sprogbrug herom er ikke konsekvent. I færdselslovens § 31, stk. 2, antages det således, at et køretøj, som på grund af færdselsuheld, motorfejl eller af anden årsag er standset på et sted, hvor det er forbudt at standse eller parkere, snarest muligt skal flyttes til et passende sted. Se også færdselslovens § 47.

Et havareret køretøj bliver imidlertid ikke anset for hensat umiddelbart efter det er havareret. Køretøjets forbliven på det pågældende sted, efter at køretøjet kunne have været repareret eller slæbt bort, medfører imidlertid, at man fra dette tidspunkt vil anse køretøjet for hensat. Det betyder, at parkeringsmyndighederne fra dette tidspunkt vil anse køretøjet for standset og efter yderligere 3 minutter må køretøjet anses for parkeret.

Det tilføjes, at det fremgår af § 1, stk. 3, i bekendtgørelse om standsning og parkering i København, at havarerede og ubrugbare køretøjer anses for parkerede, hvis de har været henstillet i mere end 12 timer. Det fremgår endvidere af § 5, stk. 3, at det er forbudt at parkere havarerede eller ubrugbare køretøjer i mere end 6 timer, jf. tillige det ovenfor i afsnit 2.1.2 anførte herom.

Havarerede køretøjer kan i øvrigt også fjernes af politiet efter færdselslovens § 123, stk. 1, nr. 2. I de tilfælde, hvor et havareret køretøj f.eks. er hensat til fare for færdslen, vil parkeringsvagten også skulle henlede politiets opmærksomhed herpå, således at po-

⁴ Vagn Greve i Færdselsstrafferet, 3. udg., 2001, s. 150.

litiet kan tage stilling til, om køretøjet skal fjernes med hjemmel i færdselslovens § 123, stk. 1, nr. 2.

Når det skal vurderes, om et køretøj er havareret, og om der skal pålægges en parkeringsafgift, skal der lægges vægt på følgende forhold:

- Kunne køretøjet køre videre?
- Hvis køretøjet ikke kunne køre videre, er det da blevet fjernet snarest muligt?
- Der stilles krav om, at bilisten kan dokumentere/sandsynliggøre, at disse betingelser er opfyldt.

Der vil imidlertid under alle omstændigheder kun kunne pålægges en parkeringsafgift, hvis betingelserne i § 1, stk. 3, og evt. også § 5, stk. 3, i bekendtgørelsen om standsning og parkering i København er opfyldt. Se også det anførte om punkt 05m i afsnit 7 nedenfor.

4. Kompetence

Inden for Københavns Kommune gælder der ingen geografiske begrænsninger i kompetencen til at pålægge afgifter, hvorfor kommunen er kompetent på hele færdselslovens anvendelsesområde. Færdselslovens anvendelsesområde er beskrevet nærmere i afsnit 4.1 nedenfor.

4.1. Færdselslovens anvendelsesområde

Det er således væsentligt at være opmærksom på, om færdselsloven finder anvendelse. Færdselsloven har et bredt anvendelsesområde. Afgørende for, om færdselsloven finder anvendelse på et bestemt areal, er efter færdselslovens § 1, jf. § 2, nr. 26:

- om der er tale om en vej i færdselslovens forstand (dvs. vej, gade, cykelsti, fortov, plads, bro, tunnel, passage, sti eller lignende, hvad enten den er offentlig eller privat), samt
- om arealet benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter.

I de fleste tilfælde vil det ikke give anledning til tvivl, om bestemmelserne i færdselsloven finder anvendelse på et konkret (vej)areal mv. I nogle tilfælde kan der dog være tvivl om, hvorvidt reglerne i færdselsloven gælder.

Domstolene har i mange tilfælde taget stilling til tvivlsspørgsmål om færdselslovens anvendelsesområde. Praksis går tydeligt i retning af at anvende en **bred forståelse** af færdselslovens anvendelsesområde. Dette kan illustreres ved følgende eksempler fra retspraksis:

Eksempel 8:

En udflugtsrestaurants private parkeringsplads blev anset som omfattet af færdselsloven.⁵

Eksempel 9:

En hotelgård blev anset som omfattet af færdselsloven.⁶

Eksempel 10:

En privat vej blev anset som omfattet af færdselsloven.⁷

⁵ U 1927.781 Ø.

⁶ U 1935.1142 Ø.

⁷ U 1939.393 Ø.

Eksempel 11:

En plads, der tilhørte et slagteri, blev anset som omfattet af færdselsloven, da der var regelmæssig og betydelig bilkørsel over pladsen.⁸

Eksempel 12:

En privat oplagsplads for tømmer blev anset som omfattet af færdselsloven.⁹

Eksempel 13:

En privat grusvej blev anset som omfattet af færdselsloven.¹⁰

Efter retspraksis er det således utvivlsomt, at færdsel på **privat vej** også er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde. Det afgørende er dermed ikke, om en vej er offentlig eller privat ejet. Det afgørende er – udover at der skal være tale om en vej efter den brede definition i færdselslovens § 2, nr. 26 – om vejen benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. færdselslovens § 1.

Hertil kommer, at den færdsel, der består i at parkere, anses som en blandt flere færdselsarter i færdselslovens forstand. Færdselsloven gælder således på alle de veje, hvor der er almindelig adgang til færdsel, herunder parkering.

Betingelsen i færdselslovens § 1 om, at vejen skal benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, medfører, at visse indkørselsveje til private beboelsesejendomme falder uden for færdselslovens anvendelsesområde. De eksempler, der i retspraksis er på dette, vedrører indkørselsveje til private ejendomme med én enkelt bolig. I de tilfælde, hvor indkørselsvejen fører ind til en privat ejendom med flere boliger eller til et fællesparkeringsområde, vil færdselsloven som udgangspunkt finde anvendelse.

Forsigtighedsprincippet indebærer, at man **ikke skal pålægge afgift på områder, hvor det er tvivlsomt, om færdselsloven finder anvendelse**. Hvis et areal f.eks. er aflåst og dermed afskærmet fra offentligheden, vil arealet normalt ikke blive brugt til almindelig færdsel. Selvom der eventuelt kan opstå en situation, hvor der er en sådan trafik ud og ind af det aflåste areal, at færdselsloven muligvis alligevel finder anvendelse, medfører forsigtighedsprincippet, at der som udgangspunkt ikke pålægges afgifter for ulovlige parkeringer på sådanne aflåste arealer mv. Skal dette udgangspunkt fraviges, kræver det en forudgående accept heraf fra henholdsvis Københavns Politis eller Parkering • Københavns ledelse. En sådan accept vil herefter skulle gives for et område generelt.

Når færdselsloven finder anvendelse, finder de i § 28 og § 29 nævnte forseelser fuldt ud anvendelse. Dette er f.eks. fastslået i dommen U 2003.180 V, der gennemgås i afsnit 4.4 som eksempel 16 nedenfor.

Om de forbud mv., der følger af afmærkningen, herunder zone-afmærkningen og den lokale bekendtgørelse, finder anvendelse, afhænger derimod dels af, hvilken status det pågældende areal har, dels om selve restriktionen er hjemlet i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, færdselslovens § 97, stk. 2, eller i begge bestemmelser. Den enkelte parkeringsvagt bør derfor have kendskab til pågældende vejs status. Er der tale om en privat vej, **skal** parkeringsvagten have kendskab til, om det er en privat fællesvej eller ej. En privat fællesvej er defineret ved, at vejen tjener som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen er beliggende, når ejendommene er i særlig eje, jf. afsnit 4.3 om parkeringskontrol på private fællesveje.

⁸ U 1951.347 V.

⁹ VLT 1952.274.

¹⁰ U 1969.965 V.

Eksempel 14:

Trafikministeriet har i brev af 25. november 1991 tilkendegivet, at en parkeringsplads på en privat fællesvej kan være et færdselsareal, der er omfattet af privatvejslovens bestemmelser. Begrundelsen herfor var, at der kunne være tale om et areal, der - uden at være en offentlig vej - tjente som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som arealet var beliggende på. Dermed var alle elementer i definitionen i privatvejslovens § 2, stk. 1, opfyldt. Det var i den sammenhæng uden betydning, om parkeringspladsen fremtrådte som en privat gårdsplads, kælderareal eller lignende, når blot lovens betingelser var opfyldt.¹¹

Af Trafikministeriets udtalelse kan i øvrigt modsat udledes, at i det omfang en parkeringsplads ikke er udlagt som offentlig vej eller privat fællesvej og kun tjener som færdselsareal for én ejendom, vil der være tale om privat vej.

Er der tvivl om en vejs status, skal denne tvivl afklares, inden der pålægges parkeringsafgifter for andre forseelser end de forseelser, der følger direkte af forbud nævnt i færdselslovens § 28 og § 29, og naturligvis forudsat, at de pågældende forbud tillige er udtrykkeligt nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1.

4.2. Parkeringskontrol på offentlige veje

En offentlig vej er defineret ved følgende 4 forhold, jf. vejlovens § 1, stk. 1:

- Der skal være tale om en vej, gade, bro eller plads (samlet benævnt "vej").
- Vejen skal være åben for almindelig færdsel.
- Vejen administreres af stat, amt eller kommune.
- Grundlaget for det offentliges administration af vejen skal være vejloven.

Da også andre vejtyper end de offentlige veje er åbne for almindelig færdsel, er det de 2 sidstnævnte forhold, som er afgørende ved definitionen af en offentlig vej, dvs. at vejen administreres af en offentlig myndighed, og at administrationen sker på grundlag af vejloven.

Alle offentligretlige regler om standsning og parkering i færdselsloven og tilhørende bekendtgørelser mv. gælder fuldt ud på de offentlige veje.

På disse veje er det således alene den kommunale parkeringsvagt, der skal tage højde for de begrænsninger, der gælder for de kommunale parkeringsmyndigheders kompetence. Disse begrænsninger er nærmere beskrevet i afsnit 4.5 nedenfor.

4.3. Parkeringskontrol på private fællesveje

En privat fællesvej kan enten være udlagt som dette, jf. privatvejslovens § 3, eller også kan færdselsarealet være en privat fællesvej, fordi dette opfylder betingelserne i privatvejslovens § 2, stk. 1.

Ved udlagte private fællesveje forstås arealer, som er bestemt til fremtidig anvendelse som private fællesveje efter §§ 14 og 23-24 i privatvejsloven, ved retningsplan efter byggeloven, er fastlagt ved reguleringsplan eller udredningsplan efter byggeloven, er fastlagt endeligt ved byplan eller lokalplan eller fastlagt ved beslutning af en ekspropriationskommission efter lov om fremgangsmåden ved ekspropriation vedrørende fast ejendom, eller som vedkommende

¹¹ I konsekvens af, at parkeringspladsen var privat fællesvej, kunne den kun forbeholdes bestemte personer, firmaer mv. med vejmyndighedens og politiets samtykke, jf. privatvejslovens § 44, stk. 3.

kommunale myndighed før privatvejslovens ikrafttræden den 1. januar 1973 har godkendt til anvendelse som private fællesveje, jf. § 3 i privatvejsloven.

Bestemmelsen omfatter endvidere arealer, der før lovens ikrafttræden den 1. januar 1973 med en kommunal myndigheds godkendelse i henhold til de dagældende regler i bygge- og byplanlovgivning samt i vejvedtægterne var udlagt til privat fællesvej, cirkulære 1985.134, punkt 2.

Disse veje vil således være omfattet af reglerne om private fællesveje uanset, om de ikke aktuelt er omfattet af definitionen i § 2, stk. 1, f.eks. fordi ejendommene med vejret stadig ejes af den samme ejer, jf. cirkulære 1985.134, punkt 2.

Der er herudover tale om en privat fællesvej efter § 2, stk. 1, i privatvejsloven, hvis følgende betingelser er opfyldt:

- Der skal være tale om en vej, gade, bro eller plads, i det følgende samlet benævnt som vej,
- vejen må ikke være en offentlig vej som defineret i privatvejslovens § 1 (denne definition svarer til definitionen af en offentlig vej, jf. § 1, stk. 1, i vejloven),
- vejen skal tjene som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen er beliggende, og
- disse forskellige ejendomme skal være i særlig eje.

Vejen skal altså tjene som adgangsvej for en anden ejendom end den ejendom, hvorpå vejen er beliggende, og den må samtidig ikke være en offentlig vej.

På private fællesveje kan der ikke fastsættes regler om betalingsparkering, idet vejlovens § 107, stk. 2, ikke finder anvendelse på disse veje.

Forbuddene nævnt direkte i færdselsloven, p-skivebekendtgørelsen, i den kommunale parkeringsbekendtgørelse, der er udstedt med hjemmel i færdselslovens § 92, finder imidlertid fuldt ud anvendelse - også på de private fællesveje. Det samme gælder afmærkede forbud fastsat med hjemmel i færdselslovens § 92, stk. 1, eller § 97, stk. 1.

Baggrunden herfor er, at samtlige private fællesveje i Københavns Kommune anses som beliggende i byzone, jf. privatvejslovens § 13, stk. 1, hvorfor reglerne i færdselslovens § 92, stk. 1, eller § 97, stk. 1, også finder anvendelse ved forbud på disse veje.

Eksempel 15: Nødvendigheden af Vej & Parks og Københavns Politis samtykke

Er der tale om en privat fællesvej, vil anvendelsen af offentligretlig afmærkning altid kræve, at Vej & Park og Københavns Politi har samtykket til den pågældende foranstaltning. Er dette ikke tilfældet, vil afmærkning kunne kræves fjernet, ligesom der evt. kan indledes en straffesag mod de, der herved har overtrådt privatvejslovens § 44, stk. 3, jf. § 67, stk. 1, nr. 1.

Derimod vil overtrædelser af en sådan afmærkning, der ikke kan anses som offentligretlig hjemlet, ikke kunne håndhæves ved pålæggelse af parkeringsafgift henset til, at der ikke er indhentet det fornødne samtykke. Parkeringsmyndigheden bør derfor, såfremt der opstår tvivl om, hvorvidt der er indhentet det fornødne samtykke, sikre sig, at dette er sket. I benægtende fald, bør det snarest tages initiativ til, at forholdene enten bliver fysisk eller retlig lovliggjort snarest.

Det er væsentligt, at det kommunikeres ud til parkeringsvagterne, hvis der i en periode er officiel afmærkning, der af den ene eller anden grund ikke skal håndhæves, således at der pålægges så få uberettigede parkeringsafgifter som muligt.

4.4. Parkeringskontrol på private veje

Private veje er defineret som de veje, der hverken er offentlige veje eller private fællesveje. Nyere praksis viser, at der ikke er tvivl om, at parkeringsmyndighederne skal føre kontrol også på disse veje.

Eksempel 16:

I dommen omtalt i U 2003.180 V havde Parkering • København pålagt en afgift til et køretøj, der var parkeret på et grusbelagt areal op til en haveforening. Det pågældende areal tilhørte ejerne af Jydeholmen 42. Det blev af bilisten gjort gældende, at Parkering • København ikke var kompetent på det private område, ligesom det blev gjort gældende, at arealet ikke kunne betegnes som et fortov, hvilket fogedretten accepterede. Landsretten fastslog, at der var tale om et fortov, hvorfor færdselsloven fandt anvendelse og den pålagte afgift var berettiget. Landsretten understregede i sine præmisser:

”Det er herved uden betydning, at arealet tilhører ejerne af Jydeholmen 42.”

Dette er et meget stærkt præjudikat for, at parkeringsmyndighederne kan pålægge afgifter for færdselslovsforseelser også på private områder.

Eksempel 17:

Folketingets Ombudsmand har tillige i sin praksis accepteret dette. Folketingets Ombudsmands udtalelse af 29. oktober 2002 vedrører prøvelsen af en parkeringsafgift pålagt ejeren af en bil, der var parkeret langs gavlen på en ejendom¹².

Bilisten gjorde gældende, at bilen var placeret inden for ejendommens private areal. Parkering • København gjorde gældende, at færdselslovens anvendelsesområde ikke var begrænset til offentlig vej, men gjaldt på enhver vej. På tilsvarende måde var Parkering • København ikke begrænset i at udøve sin kontrol på helt private områder forudsat, at området var omfattet af færdselsloven. Da færdselsloven fandt anvendelse på det pågældende areal, fastholdt Parkering • København derfor afgiften, idet bilisten havde parkeret på fortovet. Det var samtidig Parkering • Københavns opfattelse, at færdselslovens regler skulle anvendes forud for reglen i mark- og vejfredsloven, som de kommunale parkeringsmyndigheder i øvrigt ikke kan håndhæve. Ombudsmanden udtalte herefter følgende:

”Parkering • København har som begrundelse for at fastholde parkeringsafgiften henvist til, at der i færdselsloven ikke skelnes mellem om et areal er privat eller offentligt ejet, men kun lægges vægt på arealets funktion – i dette tilfælde som fortov.

Jeg lægger til grund at det pågældende areal ikke, i modsætning til naboejendommene, er afskærmet fra det flisebelagte areal, og at det er offentligt tilgængeligt og kan benyttes som fortov af den gående trafik. Jeg har ikke grundlag for at kritisere den opfattelse som ... Parkering • København har givet udtryk for, og hvorefter arealet er omfattet af færdselsloven, og at kommunen med henvisning hertil har fastholdt den pålagte parkeringsafgift.”

Eksempel 18:

¹² J.nr. 2002-2949-612.

Ombudsmanden har i en udtalelse af 7. januar 2003 også prøvet en parkeringsafgift pålagt et køretøj, der var parkeret på Rigshospitalets område.¹³ Folketingets Ombudsmand konkluderede indledningsvist, at færdselsloven har et meget bredt anvendelsesområde, hvilket tillige er bekræftet i den ovennævnte dom U 2003.180 V. Ombudsmanden fastslog herefter følgende:

”Kontrollen med færdselslovens § 28, stk. 3, på privat område er efter min opfattelse ikke afhængig af en aftale herom mellem de kontrollerende myndigheder (kommunen og politiet) og den private lodsejer.

Københavns Kommune ved Parkering • København kan således i et vist omfang pålægge parkeringsafgifter for parkering på helleanlæg og lignende på privat område. Herunder falder efter min opfattelse i hvert fald dele af Rigshospitalets område.”

Det kan således konkluderes, at ombudsmanden ikke fandt grundlag til at kritisere, at Parkering • København anså sig for kompetent til at træffe afgørelse om at pålægge parkeringsafgift for parkering i strid med færdselslovens § 28, stk. 3, på Rigshospitalets område.

På sådan en privat vej er parkeringsvagten utvivlsomt kompetent i forhold til overtrædelse af reglerne om standsning og parkering i færdselslovens § 28 og § 29.

Der er ikke mulighed for at pålægge afgifter i forhold til betalingsparkering, jf. vejlovens § 107, stk. 2, eller i øvrigt på sådanne private veje.

Bekendtgørelsen om standsning og parkering i København finder endvidere slet ikke anvendelse på sådanne private veje, hvorfor der selvsagt heller ikke vil være hjemmel til at håndhæve forbudene nævnt i bekendtgørelsen for disse veje, jf. § 1, stk. 1, i bekendtgørelsen.

Afmærkning fastsat med hjemmel i færdselslovens § 92 vil der ikke kunne være på private veje, idet en sådan afmærkning i givet fald ikke vil have det fornødne hjemmelsgrundlag.

Kommunen har ikke som vejmyndighed beføjelser i forhold til opsætning og anvendelse af offentligretlig afmærkning efter vejafmærkningsbekendtgørelsen på sådanne private veje. På sådanne private veje er det alene politiet, der er kompetent til at give tilladelse til anvendelsen af offentligretlig afmærkning efter vejafmærkningsbekendtgørelsen. Dette følger af reglen i færdselslovens § 97, stk. 2, der er sålydende:

”Stk. 2. Anvendelse af den afmærkning, der er nævnt i § 95, på andre private fællesveje end de i stk. 1 nævnte og på private veje og broer, kræver politiets samtykke. Politiet kan, hvor det skønnes fornødent, forlange, at sådan afmærkning tilvejebringes og bekostes af vej- eller broejeren. Politiet kan, hvor færdselsmæssige grunde taler herfor, kræve, at afmærkning på disse veje og broer, der ikke er i overensstemmelse med de forskrifter, der udfærdiges i medfør af § 95, stk. 1, fjernes.”

Parkeringsmyndighederne vil på de private veje alene kunne håndhæve forbud tilkendegivet ved offentligretlig afmærkning, jf. færdselslovens § 95 og vejafmærkningsbekendtgørelsen, som Københavns Politi har givet sit samtykke til.

Da anvendelsen af sådan offentligretlig afmærkning kræver politiets samtykke, kunne man overveje at fastsætte en formodningsregel, hvorefter en sådan afmærkning kan håndhæves af parkeringsmyndighederne.

¹³ J.nr. 2002-1366-612.

Det vil imidlertid kunne forekomme, at der er anvendt officiel afmærkning i form af tavler eller i form af afmærkning på kørebanen, som Københavns Politi ikke har givet sit samtykke til.

Bliver en kommunal parkeringsvagt i tvivl herom, skal der tages kontakt til ledelsen af Parkering • København. Er Parkering • Københavns ledelse enig i, at der er tvivl, og at denne skal afklares, vil der blive taget kontakt til Københavns Politi med henblik på at få afklaret, om politiet har samtykket til afmærkningen, inden der pålægges en parkeringsafgift for overtrædelse af officiel afmærkning på private veje.

4.5. Områder, hvor den kommunale parkeringskontrol er særligt begrænset

Parkeringsmyndighederne kan pålægge parkeringsafgifter for næsten alle standsnings- og parkeringsforseelser nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1.

Efter den 1. september 2005 er det af forseelserne nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, kun forseelsen vedrørende standsning og parkering i venstre side af vejen, hvor Københavns Kommune fortsat ikke er kompetent. Se også punkt 29 i afsnit 7.

5. Parkeringsvagtens særlige pligter som offentlig ansat

Parkeringsvagten er i tjenesten som offentlig ansat sat til at udøve magt, idet en væsentlig del af arbejdet består i at udstede afgifter for at modvirke uønsket adfærd i form af uberettiget parkering.

Den adgang til at udøve magt modsvares af en række pligter, herunder en pligt til at handle sagligt, en sandhedspflicht mv.

I den forbindelse er det også vigtigt at slå fast, at en parkeringsvagt i tjeneste repræsenterer parkeringsmyndigheden, hvilket f.eks. indebærer, at parkeringsvagten skal kommunikere med borgerne i et sprog, der er til at forstå, og som samtidig virker venligt og hensynsfuldt.

Stiller en borger parkeringsvagten spørgsmål om parkeringsreglerne, har parkeringsvagten som udgangspunkt en særlig forpligtelse til at svare herpå. Såfremt det stillede spørgsmål er af mere kompliceret karakter – eller såfremt parkeringsvagten ikke er sikker på svaret på det stillede spørgsmål – må den pågældende borger henvises til at rette henvendelse herom til den pågældende parkeringsmyndighed. Såfremt der udtrykkelig fremkommer en anmodning herom, skal parkeringsvagten formidle kontakten mellem borgeren og den relevante medarbejder, således at borgeren kan få et svar på sit spørgsmål.

Det er væsentligt, at parkeringsvagten kender sine begrænsninger. Parkeringsvagten vil således normalt ikke kunne dispensere fra gældende ret, hvorfor parkeringsvagten er afskåret fra at give bilister lov til at henstille deres køretøj, hvor dette ikke er lovligt. Dette gælder, uanset om parkeringsvagten vælger ikke at pålægge en parkeringsafgift i den pågældende situation.

Eksempel 19:

Når en borger gør indsigelse mod en pålagt parkeringsafgift, bruges af og til et argument om, at en ofte unavngiven parkeringsvagt (fejlagtigt) har oplyst, at en objektivt uberettiget parkering var berettiget. Selv om det sjældent lader sig oplyse, om en parkeringsvagt faktisk har givet en sådan vejledning, viser eksemplet, at det så vidt muligt er vigtigt at undgå sådanne situationer. Parkeringsvagten skal have dette som mål, selv om det alene kan ske delvist, da parkeringsvagten naturligvis ikke er herre over, hvordan en bilist bruger den oplysning om hans nummer, som fremgår af girokortet.

Med henblik på at minimere sådanne indsigelser bør parkeringsvagten være meget opmærksom på, at den givne vejledning både er dækkende for de faktiske forhold og juridisk korrekt. Parkeringsvagten er således ved besvarelsen af spørgsmål om parkeringsforhold nødt til at kende til og til at holde sig til gældende ret, hvilket de enkelte parkeringsvagter da også er instrueret om.

Parkeringsvagten skal herudover være meget opmærksom på, at parkeringsvagten fungerer som en ambassadør for parkeringsmyndighederne, når parkeringsvagten befinder sig i gadebilledet. Parkeringsvagten skal derfor også være service-minded over for borgere, som beder om hjælp mv. Af andre krav kan henvises til, at parkeringsvagten skal være korrekt uniformeret, at parkeringsvagten ikke må modtage gaver osv.

6. Reglerne om afmærkning

Det kræver et sikkert hjemmelsgrundlag at pålægge en parkeringsafgift eller en anden sanktion for overtrædelse af en færdselsbestemmelse.

Fsv. angår de færdselsregler, hvis indhold er fastlagt i f.eks. færdselslovens § 28 og § 29, består hjemmelsgrundlaget af selve lovbestemmelsen. Selve bestemmelsen udgør altså i samspil med færdselslovens § 121, stk. 1, et tilstrækkeligt grundlag for at pålægge sanktioner, herunder parkeringsafgifter. Regler, der følger direkte af færdselsloven, bør derfor normalt ikke afmærkes.

Hvor der derimod er tale om en færdselsrestriktion, som vejmyndigheden eller politiet har besluttet konkret på grundlag af en hjemmel i en af færdselslovens bestemmelser, kræves for det første, at den besluttede restriktion har hjemmel i den pågældende bestemmelse og for det andet, at restriktionen er afmærket i overensstemmelse med reglerne herom, der navnlig findes i vejafmærkningsbekendtgørelsen.

Da afmærkningen altså udgør en del af hjemmelsgrundlaget for pålæggelsen af parkeringsafgifter er det meget vigtigt, at afmærkningen er korrekt, tydelig og forståelig. Med hjemmel i færdselsloven er der derfor fastsat en række detaljerede regler om afmærkningens indhold og udformning i en bekendtgørelse om vejafmærkning, et cirkulære om vejafmærkning og i en række såkaldte vejregelforberevende rapporter om afmærkning fra Vejreglerådet, der er et særligt sagkyndigt organ nedsat under Vejdirektoratet.

Der sondres normalt mellem følgende former for afmærkning:

- hovedtavler,
- undertavler, og
- afmærkning på kørebanen.

Som en undergruppe til hovedtavlerne findes **forbudstavlerne**. En række af disse vedrører standsnings- og parkeringsforbud. Forbudstavler er cirkelformede, og tavlerne har normalt rød rand og sort symbol, der angiver forbudets art, jf. afmærkningsbekendtgørelsens § 11.

Forbudstavlerne C 61 og C 62 er centrale i forhold til parkering. Forbudstavlen C 61 betyder, at der ikke må standses på kørebanen, medmindre dette sker af hensyn til den øvrige færdsel, medens forbudstavlen C 62 betyder, at der ikke må parkeres på kørebanen, jf. afmærkningsbekendtgørelsens § 13.

På en strækning kan der være både områder med parkeringsforbud og standsningsforbud. I så fald anvendes C 61 som hovedtavle, hvorefter parkeringsforbudet angives på en undertavle. Det nærmere indhold af et standsnings- eller parkeringsforbud kan angives på en **undertavle**.

Eksempel 20:

Det er ofte præciseret på en undertavle, at et standsningsforbud ikke gælder i forbindelse med af- eller pålæsning eller lignende, eller at standsningsforbudet ikke gælder på visse ugedage eller inden for visse klokkeslæt.

Hvis et standsningsforbud, et parkeringsforbud eller en begrænset parkeringstilladelse kun skal gælde en del af døgnet eller visse dage, angives dette på undertavler. På sådanne tavler gælder

- klokkeslæt anført med sort eller hvidt for hverdage undtagen lørdage,
- klokkeslæt anført i parentes for lørdage, og
- klokkeslæt anført med rødt gælder for søn- og helligdage. Der henvises til afmærkningsbekendtgørelsens § 5, stk. 3, U 3.

En forbudstavle opsættes normalt umiddelbart ved det sted, hvor eller hvorfra forbudet skal gælde, og gælder derefter normalt frem til næste vejkryds, jf. afmærkningsbekendtgørelsens § 12, stk. 1 og 2.

Et vejkryds er defineret i færdselslovens § 2, nr. 27, som et vejkryds, en vejforgrening eller vejudmunding. Parkeringsvagten skal være opmærksom på, at et afmærket forbud ikke kan håndhæves på den anden side af et vejkryds. Mange steder kan man komme i tvivl om, hvorvidt det er en ind- og udkørsel eller en sidevej, der rammer den gennemkørende vej. Er der tale om en kvalificeret tvivl vil forsigtighedsprincippet ofte efter en konkret vurdering indebære, at parkeringsmyndigheden skal vælge den for bilisten bedste løsning.

Forbudet gælder endvidere ikke, jf. § 12, stk. 2,

- hvis forbudet før krydset er ophævet ved en anden tavle,
- hvis andet er angivet ved en undertavle, eller
- hvis bestemmelserne på forbudstavlen viger for andre bestemmelser, jf. det anførte herom i afmærkningsbekendtgørelsens § 13.

Ved anvendelsen af pileafmærkning, vil der med

- tavlen UC 60,1, hvor pilen vender både op og ned, angives, at restriktionen gælder både før og efter tavlen,
- tavlen UC 60,2, hvor pilen vender op, angives, at restriktionen begynder ved tavlen, og
- tavlen UC 60,3, hvor pilen vender ned, angives, at restriktionen ophører ved tavlen.

En anden gruppe af hovedtavler er **oplysningstavlerne**. Oplysningstavler er som udgangspunkt rektangulære og har normalt blå bund og hvidt symbol eller tekst, jf. afmærkningsbekendtgørelsens § 17.

Oplysningstavlen E 33 om parkering er en central tavle i relation til parkering. Afmærkningsbekendtgørelsens § 19 giver mulighed for, at der enten på selve tavlen E 33 eller på en undertavle kan angives retning/og eller afstand til parkeringsplads samt begrænsninger eller lempelser i adgangen til at parkere.

En undergruppe til oplysningstavlerne er de såkaldte **zonetavler**.

Oplysningstavle E 68 er en såkaldt zonetavle, jf. afmærkningsbekendtgørelsens § 19. Restriktionerne på en zoneafmærkning er gældende fra det punkt, hvor tavlen passerer, og indtil tavlens restriktioner enten er ophørt eller fraveget ved lokal afmærkning.

Eksempel 21:

Brokvarterordningen med 2 timers parkering er udformet som en zoneordning. Ved alle veje, der fører ind i de dele af brokvarterområderne, der er en del af ordningen, er det ved oplysningstavle E 68 anført, at der gælder en 2 timers parkeringszone i området.

Inden for et zoneområde kan de fastsatte bestemmelser fraviges ved lokal afmærkning. En bestemmelse for et zoneområde kan også fraviges ved en anden zonetavle, der omfatter angivelse vedrørende samme forhold. Oplysningstavle E 69 betyder ophør af zonen.

Standsnings- og parkeringsrestriktioner kan også være tilkendegivet ved **afmærkning på kørebanen**.

Det kan f.eks. være ved anvendelse af spærrelinie eller spærrelinier, jf. Q 44, der er defineret som en smal ubrudt linie. Se f.eks. også punkt 25 og 26.

Det kan også være ved anvendelse af spærreflade, jf. Q 46, der er defineret som et skraveret eller helt hvidt areal på kørebanen. Se f.eks. også punkt 01c.

Endelig kan peges på anvendelsen af kantlinier, der både kan være ubrudte og punkterede, jf. Q 46 og Q 47. Den punkterede kantlinie består af en lige lang streg og mellemrum og anvendes i stedet for den ubrudte kantlinie for at angive, at det er tilladt at krydse linien, medmindre det strider mod andre bestemmelser. En kantlinie er bred, hvor den del af kørebanen, der ligger uden for linien, er tilstrækkelig bred til færdsel af fodgængere, cyklister og lignende, og er i almindelighed smal, hvor dette ikke er tilfældet. Bred linie anvendes desuden bl.a. til afgrænsning af parkeringsbaner og særlige baner med afmærket symbol for bestemte færdselsarter eller for bestemte trafikretninger ved vejkryds. Se f.eks. også punkt 01b.

Forsigtighedsprincippet og afmærkningens generelle karakter indebærer, at tvivlsspørgsmål om afmærkningens betydning mv. altid bør afklares på et overordnet plan, således at der inden for parkeringsmyndigheden er en ensartet praksis i forhold til forståelsen af afmærkningen.

Om betydningen af den konkrete afmærkning henvises til gennemgangen af de enkelte forseelser i afsnit 7 og afsnit 8.1.

7. Gennemgang af de enkelte standsnings- og parkeringsforseelser

Københavns Politi og Parkering • København bruger ikke længere samme girokort ved udstedelsen af parkeringsafgifter. F.eks. har politiet fortsat alene punkt 5 om parkeringsforbud, mens Parkering • København har punkt 05a til punkt 05m indeholdende de enkelte detaljerede parkeringsforbud omfattet af punkt 5. Dette ændrer imidlertid ikke på, at det med enkelte undtagelser er de samme forseelser, som Københavns Politi og Parkering • København er kompetente til kontrollere.

Nedenfor vil der blive foretaget en skematisk gennemgang af de enkelte parkeringsforseelser. Skemaet vil blive opbygget på samme måde som det af Parkering • København anvendte girokort, idet de parkeringsforseelser som alene politiet kontrollerer dog også vil blive gennemgået i det følgende.

I denne vejledning vil der ud over det anførte i nedenstående skema ikke blive foretaget en nærmere tekstmæssig gennemgang af de enkelte parkeringsforseelser.

Det er dog tanken, at den enkelte parkeringsvagt i det daglige normalt burde kunne udøve parkeringskontrollen på baggrund af det anførte i nedenstående skema. Reglerne om standsning og parkering findes i færdselsloven (fremover "FÆL"), vejafmærkningsbekendtgørelsen (fremover "vejbkg."), bekendtgørelse om parkeringsskiver (fremover "p-skivebkg.") og Københavns Kommunes bekendtgørelse om standsning og parkering i København (fremover "p-bkg.").

Overtrædelsen

vedrører: **Bemærkninger:**

<p>01a. Ved afmærkning med tavle eller ubrudt gul kantlinie.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et ubetinget standsningsforbud. Det ubetingede standsningsforbud kan være markeret enten med den forbudstavle, der betyder "standsning forbudt" eller ved ubrudt gul linie på kantsten eller ved kørebane kant, der understreger eller forlænger et standsningsforbud, jf. vejbgk. § 13, C 61, og § 49, T 61.</p> <p>Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Parkering • København, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.6)</p>
<p>01b. Særlig afgrænset bane.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i en sving- eller busbane. Standsning og parkering er forbudt i disse særlige baner, der er afmærket med symbol for bestemte trafikretninger eller bestemte færdselsarter, jf. vejbgk. § 44, Q 46 og Q 47.</p> <p>Da det er et krav, at køretøjet er standset eller parkeret i sådanne baner, kan parkeringsafgift kun pålægges, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. også det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Parkering • København, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.7)</p>

<p>01c. Spærreflade.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret på en spærreflade. Standsning og parkering er forbudt på spærreflade, der er et skraveret eller et helt hvidt areal på kørebanen, jf. vejbgk. § 44, Q 45.</p> <p>Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Parkering • København, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret ”på” spærrefladen, skal der normalt foretages en opmåling af, hvor langt hjulet er placeret inde på spærrefladen. I de tilfælde, hvor køretøjet rager ind over spærrefladen, uden at nogen del af køretøjet berører spærrefladen, og dermed er placeret på dette, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift efter dette punkt.</p> <p>Er kun en lille del af hjulet inde på spærrefladen, kan forsigtighedsprincippet efter omstændighederne tale imod, at der pålægges en parkeringsafgift. Dette er imidlertid i hvert fald ikke tilfældet, hvis en stor del af køretøjet rager ind over spærrefladen, hvorfor der i en sådan situation pålægges en parkeringsafgift. I denne situation skal der foretages to opmålinger: Først skal det måles, hvor langt hjulet er inde på spærrefladen, og herefter skal det måles, hvor langt køretøjet rager ind over spærrefladen.</p> <p>(Afsnit 8.8)</p>
<p>01d. Standsning i forbudszone.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset i strid med et standsningsforbud angivet ved den områdetavle, der betyder, at der ikke må ske standsning uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse i området, jf. vejbgk. § 19, E 68.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Parkering • København, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL</p>

	<p>§ 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.18, hvor der er illustrationer mv. af den næsten tilsvarende forseelse i 05f vedrørende parkering i forbudszone)</p>
<p>02. Betinget standsningsforbud. Af- og pålæsning tilladt.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et betinget standsningsforbud, der er angivet ved den forbudstavle og undertavle, der betyder: "Standning forbudt. Af- og pålæsning tilladt", jf. vejbk. § 13, C 61, og § 5.</p> <p>Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Da af- og pålæsning ikke anses som parkering, jf. FÆL § 2, nr. 16, vil reglerne om betalingsparkering eller om anvendelse af parkeringsskive ikke have nogen selvstændig betydning, idet det anbefales, at parkeringsvagten, såfremt køretøjet er parkeret, pålægger parkeringsafgiften for overtrædelse af punkt 02.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.9)</p>
<p>03a. Reserveret parkeringsplads – afmærket på kørebanen m.m.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et standsnings- og parkeringsforbud på en reserveret parkeringsplads. Hvis en parkeringsplads er reserveret til invalidekøretøj, bus, lastbil, motorcykel mv., og dette er afmærket på kørebanen m.m., gælder der et standsnings- og parkeringsforbud for andre køretøjer. Reservationen er angivet ved tekst eller symbol på kørebanen m.m., jf. vejbk. § 49, T 33.</p> <p>Punkt 03a kan også anvendes, hvis reservationen både er markeret ved afmærkning på kørebanen m.m., jf. vejbk. § 49, T 33, og ved tavle, jf. vejbk. § 19, E 33. I disse tilfælde kan en anvendelse af forsigtighedsprincippet dog medføre, at der ikke pålægges en afgift for</p>

	<p>overtrædelse af standsningsforbudet, men alene for overtrædelse af parkeringsforbudet, jf. nedenfor punkt 13. Dette gælder, hvis afmærkningen ikke har en sådan klarhed, at det med rimelighed kan kræves, at bilisten måtte indse, at der ikke alene var forbud mod parkering, men også mod standsning.</p> <p>Henset til, at standsningsforbudet ikke tidligere har været håndhævet, og at Vejdirektoratet har bebudet en snarlig ændring af bekendtgørelsen med henblik på at klargøre retstilstanden, anbefales det, at punkt 13 anvendes i de situationer, hvor den reservede parkeringsplads er afmærket både på kørebanen og ved tavle. Denne anbefaling gælder naturligvis kun, indtil reglerne er blevet ændret.</p> <p>Hvis reservationen kun er markeret på kørebanen, anvendes punkt 03a, idet der i disse tilfælde alene gælder et standsningsforbud.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.10)</p>
<p>03b. På tværs af parkeringsbås.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med forbudet mod at standse eller parkere på anden måde end i længderetningen på en afmærket parkeringsbås, jf. vejbgk. § 49, T 33.</p> <p>Standsningsforbudet gælder kun, hvor der er tale om en afmærket parkeringsbås. Forsigtighedsprincippet tilsiger, at punkt 03b ikke anvendes i de tilfælde, hvor man kunne komme i tvivl om, hvorvidt der er tale om en parkeringsbås. Det betyder, at i de tilfælde, hvor der er tale om en parkeringsramme eller hvor en bås ikke er ”afsluttet”, vil parkeringsvagten skulle være tilbageholdende med at anvende dette punkt.</p> <p>Standsningsforbudet gælder endvidere kun, hvis køretøjet er hensat på en anden måde end i længderetningen på en afmærket parkeringsbås. Særligt i Københavns Kommune, hvor der ofte anvendes særlige parkeringsrammer, der skal anvendes til vinkel-parkering på en anden måde end i kørebanens længderetning, vil det ofte være vanskeligt entydigt at definere længderetningen på parkeringsbåsen. Derfor vil der næppe i denne situation være et tilstrækkeligt sikkert grundlag til at pålægge en parkeringsafgift for at have hensat et køretøj ”skævt” i en parkeringsbås.</p> <p>Forsigtighedsprincippet tilsiger således, at punkt 03b normalt kun anvendes i tilfælde, hvor et køretøj er standset eller parkeret på tværs af parkeringsbåse. Hvis disse betingelser er opfyldt finder bestemmelsen anvendelse både i forhold til parkeringsbåse på parkeringspladser og i øvrigt.</p> <p>Det bemærkes særligt, at de øvrige dele af bestemmelsen om, at parkering skal ”ske i og inden for båsen”, alene indeholder et parkeringsforbud, hvorfor overtrædelser af denne restriktion skal vurderes efter punkt 07. Punkt 07 anvendes i øvrigt i de tilfælde, hvor køretøjet</p>

	<p>på en parkeringsplads er parkeret uden for de på kørebanen afmærkede parkeringsbåse, samt i de tilfælde hvor et køretøj uden for en parkeringsplads optager mere end én afmærket parkeringsbås.</p> <p>Punkt 01d og 05f anvendes, hvor det ved en område- eller zonetavle er markeret, at der ikke må ske standsning og parkering hhv. parkering uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.11)</p>
<p>04. Betinget standsningsforbud. Af- og påstigning tilladt.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et betinget standsningsforbud, der er angivet ved den forbudstavle og undertavle, der betyder: "Standning forbudt. Af- og påstigning tilladt", jf. vejbgk. § 13, C 61, og § 5.</p> <p>Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor. Det er normalt kun tilladt at foretage en kortvarig standsning, mens passagerer stiger af eller på. Af forarbejderne følger tillige, at en af- og påstigning normalt umiddelbart vil give sig til kende, når overvågningen af køretøjet begynder.</p> <p>På den anden side følger det forudsætningsvis af definitionen i § 2, nr. 16, at standsning for af- eller påstigning kan tage længere tid end 3 minutter. Kontinuerlig af- eller påstigning i f.eks. 6 minutter, der ikke har karakter af omgåelse, kan således ikke medføre pålæggelse af en parkeringsafgift. Der stilles derfor krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Da det afgørende ved dette forbud naturligvis er, om der foretages af- og påstigning, skal der herudover iagttages de samme forhold som nævnt under punkt 02 ovenfor.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.12)</p>
<p>05a. Ved afmærkning med tavle og brudt gul kantlinie.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor der er et parkeringsforbud markeret enten med den forbudstavle, der betyder "parkering forbudt", eller ved punkteret gul afmærkning, jf. vejbgk. § 13, C 62 eller UC 62, og § 49, T 62.</p> <p>Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p>

	<p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.13)</p>
<p>05b. Vinkelparkering.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er vinkelparkeret i strid med p-bkg. § 3, hvorefter et køretøj ved parkering skal anbringes i vejens længderetning ved kørebanens yderkant, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.14)</p>
<p>05c. Køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 6, stk. 1, hvorefter lastbiler, busser og lignende med tilladt totalvægt over 3500 kg ikke må parkeres i tidsrummet kl. 19.00 – 07.00, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Se også punkt 05g vedrørende påhængskøretøjer med tilladt totalvægt på højst 2000 kg.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p>

	(Afsnit 8.15)
05d. Opholds- og lege- område.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et parkeringsforbud angivet ved den oplysningstavle, der betyder, at der ikke må ske parkering uden for de særligt afmærkede pladser i et opholds- og legeområde, jf. vejbgk. § 19, E 51.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.16)</p>
05e. Gågade.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et parkeringsforbud i gågade. Dette er angivet ved den oplysningstavle, der betyder, at der ikke må ske parkering uden for de særligt afmærkede pladser i gågade, jf. vejbgk. § 19, E 49.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.17)</p>
05f. Parkering i for- budszone.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et parkeringsforbud angivet ved den områdetavle, der betyder, at der ikke må ske parkering uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse i området, jf. vejbgk. § 19, E 68.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende</p>

	<p>observationstid.</p> <p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.18)</p>
05g. Påhængskøretøjer med tilladt totalvægt på højst 2000 kg.	<p>Finder anvendelse, hvor et påhængskøretøj (herunder en campingvogn) med en tilladt totalvægt på højst 2000 kg er parkeret i strid med p-bkg. § 6, stk. 2, hvorefter sådanne påhængskøretøjer ikke må parkeres i mere end 24 timer, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.</p> <p>Der stilles krav om ventilkontrol og om en observationstid på mindst 4 minutter. Er perioden mellem de to ventilkontroller på 25 timer eller mere, stilles der alene krav om observationstid i forbindelse med den anden kontrol.</p>
05j. Parkering med henblik på reklame.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 5, stk. 1, hvorefter der ikke må parkeres med henblik på reklame.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter.</p> <p>Situationen skal beskrives på en sådan måde, at det efterfølgende vil kunne sandsynliggøres, at køretøjet var parkeret med henblik på reklame. Der bør altså udarbejdes notat.</p>
05k. Parkering med henblik på overnatning.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 5, stk. 1, hvorefter der ikke må parkeres med henblik på overnatning.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter.</p> <p>Situationen skal beskrives på en sådan måde, at det efterfølgende vil kunne sandsynliggøres, at køretøjet var parkeret med henblik på overnatning. Der bør altså udarbejdes notat.</p>
05l. Parkering i 2. position	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 4, hvorefter der ikke må parkeres i 2. position.</p> <p>Det er et krav, at parkeringen sker ved siden af et andet køretøj, som holder ved kørebanens kant, og det andet køretøj må ikke være en tohjulet cykel, tohjulet knallert eller tohjulet motorcykel uden sidevogn. Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p>

	<p>Der skal som udgangspunkt udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom, i det man dog i forhold til denne forseelse normalt bør foretage flere opmålinger. De(n) første opmåling(er) skal vise, hvor meget køretøjet holder ved siden af et og nogle gange to køretøjer. Holder et køretøj helt ved siden af et andet køretøj, er der dog ikke behov for opmåling. Herefter skal der foretages en opmåling af, hvor langt køretøjet holder ude fra kørebanens kant.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.19)</p>
<p>05m. Havarerede og ubrugbare køretøjer</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 5, stk. 3, hvorefter et havareret eller ubrugbart køretøj ikke må parkeres i mere end 6 timer, jf. dog p-bkg. § 1, stk. 3, hvoraf fremgår, at havarerede eller ubrugbare køretøjer først anses for parkerede, hvis de har været henstillet i mere end 12 timer. Punkt 05m finder altså kun anvendelse i tilfælde, hvor køretøjet har været henstillet i mere end 18 timer.</p> <p>Der stilles krav om ventilkontrol og om en observationstid på mindst 4 minutter. Er perioden mellem de to ventilkontroller på 25 timer eller mere, stilles der alene krav om observationstid i forbindelse med den anden kontrol.</p>
<p>07. Uden for afmærkning.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med vejbgk. § 49, T 33, der lyder således: "Hvor der er afmærket parkeringsbåse, skal parkering ske i og inden for båsen."</p> <p>Punkt 07 anvendes i de tilfælde, hvor køretøjet på en parkeringsplads er parkeret uden for de på kørebanen afmærkede parkeringsbåse.</p> <p>Punkt 07 anvendes endvidere i de tilfælde, hvor et køretøj uden for en parkeringsplads optager mere end én afmærket parkeringsbås.</p> <p>Derimod kan et køretøj ikke pålægges afgift efter punkt 07, hvis det er hensat uden for en parkeringsplads helt eller delvist uden for parkeringsbåse, medmindre køretøjet er hensat i strid med andre bestemmelser. I givet vil parkeringsafgiften ikke skulle pålægges efter punkt 07, men efter de særlige bestemmelser, der er overtrådt.</p> <p>Punkt 01d og 05f anvendes, hvor det ved en område- eller zonetavle er markeret, at der ikke må ske standsning og parkering hhv. parkering uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse.</p> <p>Punkt 03b anvendes, hvis køretøjet er standset eller parkeret i en parkeringsbås, men ikke i parkeringsbåsens længderetning, som det er foreskrevet i vejbgk. § 49 T 33, der indeholder et standsnings- og</p>

	<p>parkeringsforbud i disse situationer. Som anført under punkt 03b til-siger forsigtighedsprincippet, at punkt 03b normalt kun anvendes i til-fælde, hvor køretøjet holder på tværs af parkeringsbåse.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages op-måling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom. Da det er et krav, at ”parke-ring skal ske i og inden for båsen”, er det tilstrækkeligt at en del af køretøjet er uden for båsen, og der skal derfor alene foretages opmå-ling af, hvor langt køretøjet er parkeret uden for båsen.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges nor-malt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.20)</p>
<p>12. Motorvognsplads.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor en tohjulet motorcykel i strid med p-bkg. § 2, stk. 1, er standset eller parkeret på en motorvognsplads.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages op-måling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.21)</p>
<p>13. Reserveret parke-ringsplads – af-mærket ved tavle.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et parke-ringsforbud på en reserveret parkeringsplads Dette er angivet ved den oplysningstavle, der betyder, at en parkeringsplads f.eks. er reserveret til invalidebiler eller til besøgende med ærinde til en ambassade, jf. vejbgk. § 19, E 33, samt § 5.</p> <p>Punkt 13 anvendes, hvor reservationen af parkeringspladsen er af-mærket ved tavle.</p> <p>Som anført under punkt 03a anbefales det, at punkt 13 tillige anvendes, hvis reservationen er afmærket ved tavle og ved tekst eller sym-bol på kørebanen m.m., jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 49, E 33.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Er der tale om en parkeringsplads reserveret til besøgende med ærinde til en ambassade eller en anden offentlig institution, bør parke-ringsvagten rette henvendelse til ambassaden mv. for at sikre sig, at</p>

	<p>køretøjet ikke tilhører en person med et sådant ærinde. Der bør udarbejdes notat om resultatet af henvendelsen.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.22)</p>
<p>14. Uden brug af p-skive.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 1 er parkeret uden brug af p-skive, hvor der er tidsbegrænset parkering. Punkt 14 anvendes alene i de tilfælde, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering uden brug af p-skive.</p> <p>Forsigtighedsprincippet tilsiger normalt, at en seddel med ankomst-tidspunktet, herunder en billet, der ligger synligt i forruden, anerkendes som tilstrækkeligt i forhold til denne forseelse, hvis der ikke er en parkeringsskive i bilen. I sådanne tilfælde skal parkeringsvagten normalt være tilbageholdende med at pålægge en parkeringsafgift efter punkt 14.</p> <p>Hvis der er en gyldig parkeringsskive i bilen, er det ikke tilstrækkeligt, at der er en seddel i forruden med ankomsttidspunktet. I sådanne tilfælde skal parkeringsskiven være indstillet med det korrekte ankomsttidspunkt.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra bilen, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>(Afsnit 8.23)</p>
<p>15. Tidsbegrænset parkering/Urigtigt indstillet p-skive.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor en bil er parkeret i strid med tidsbegrænsningen, eller hvor en bil er parkeret med en urigtigt indstillet p-skive, jf. p-skivebkg. § 3, stk. 1, 2 eller 3, § 6 og § 7, stk. 1 og 5.</p> <p>Punkt 15 har et bredt anvendelsesområde og finder anvendelse i stort set alle situationer, hvor en bil er parkeret i strid med reglerne om tidsbegrænset parkering eller med en urigtigt indstillet p-skive.</p> <p>Parkeringen skal bringes til ophør senest ved udløbet af fristen for parkeringen. Er fristen ikke uvæsentligt overskredet, kan parkeringsvagten påbegynde den pligtmæssige observation af køretøjet og herefter pålægge en parkeringsafgift.</p> <p>En bilist kan normalt ikke forlænge sin parkeringstid ved at flytte sin bil længere frem i en gade. Flyttes køretøjet f.eks. tre pladser frem, vil der være tale om en samlet parkering, hvorved den lovlige p-tid</p>

	<p>ikke forlænges.</p> <p>Som udslag af konduite og den almindelige vejledningsforpligtelse bør en parkeringsvagt, der observerer en ”utilstrækkelig” flytning af bilen, påtale forseelsen for den pågældende bilist og først herefter pålægge parkeringsafgiften, hvis bilisten ikke flytter bilen.</p> <p>En bil må heller ikke være parkeret med urigtigt indstillet parkeringsskive, hvor der er tidsbegrænset parkering.</p> <p>Er parkeringsskiven indstillet på et senere tidspunkt end observationstidspunktet, er p-skiven urigtig indstillet, og der kan pålægges parkeringsafgift. Pålæggelsen af parkeringsafgift kan naturligvis alene ske under forudsætning af, at parkeringsskiven er indstillet til et tidspunkt, der ligger mere end 15 minutter efter observationstidspunktet, da parkeringsskiven efter p-skivebekendtgørelsens § 3, stk. 1, 2. punkt, skal være indstillet ved udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted. Forsigtighedsprincippet tilsiger, at der alene påbegyndes en observationsperiode, når p-skiven klart er urigtigt indstillet.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra bilen, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat. I de tilfælde, hvor forseelsen består i en urigtigt indstillet p-skive, bør der i notat forklares, på hvilken måde p-skiven var urigtigt indstillet. Det skal endvidere fremgå af notatet, om der var tale om en manuel eller en automatisk p-skive.</p> <p>(Afsnit 8.23)</p>
<p>16. Ændring af tidsangivelse på p-skiven.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 5 og § 7, stk. 4, ikke er blevet flyttet i forbindelse med, at der er ændret på angivelsen på p-skiven.</p> <p>Henset til det brede anvendelsesområde for punkt 15 anbefales punkt 16 alene anvendt i de situationer, hvor parkeringsvagten observerer, at bilisten i strid med reglerne ændrer p-skivens indstilling.</p> <p>Der stilles som udgangspunkt krav om en observationstid på mindst 4 minutter, således at parkeringsvagten har sikkerhed for, at der ikke er tale om en standsning, idet bilisten gerne må ændre p-skivens indstilling indtil afslutningen af standsningsperioden.</p> <p>Hvis bilen er observeret tilstrækkeligt til at konstatere, at der er tale om parkering, og observerer parkeringsvagten herefter, at bilisten vender tilbage og ændrer p-skivens indstilling, bør parkeringsvagten tage kontakt til bilisten og påtale forseelsen. Afviser bilisten herefter fortsat at fjerne bilen, bør der pålægges en parkeringsafgift.</p> <p>Hvis parkeringsvagten er i gang med en observation for at sikre dokumentation for en overtrædelse af f.eks. punkt 15, og kan det udle-</p>

	<p>des af henvendelsen til bilisten, at køretøjet har været parkeret, stilles der efter en konkret vurdering ikke nødvendigvis krav om en observationstid på mindst 4 minutter, men der vil i givet fald skulle udarbejdes et notat, der begrundes, hvorfor parkeringsvagten i den konkrete situation har fundet det tilstrækkeligt at anvende en kortere observationsperiode.</p> <p>Som angivet ovenfor skal bilisten vejledes om, at bilen skal flyttes, men sker dette ikke, kan der pålægges en parkeringsafgift.</p> <p>Der skal udarbejdes notat om kontakten med bilisten mv.</p> <p>(Afsnit 8.23)</p>
17. Uaflæselig p-skive.	<p>Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 4, stk. 3, og § 7, stk. 6 eller 7, er parkeret med en uaflæselig anbragt p-skive. Punkt 17 anvendes alene i de tilfælde, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering med en uaflæselig anbragt p-skive.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra bilen, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat, hvori det forklares, hvordan p-skiven var anbragt. Det skal fremgå af notatet, om der var tale om en manuel eller en automatisk p-skive.</p> <p>(Afsnit 8.23)</p>
18. Mere end én p-skive.	<p>Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 4, stk. 2, er parkeret med mere end én p-skive. Punkt 18 anvendes alene i de tilfælde, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering med mere end en p-skive i forruden eller i en af fordørenes ruder</p> <p>Er et køretøj f.eks. udstyret med en automatisk parkeringsskive, som bilisten har overdækket med papir eller lignende, og en manuel parkeringsskive, tilsiger forsigtighedsprincippet, at parkeringsvagten normalt er tilbageholdende med at pålægge parkeringsafgifter herfor.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra bilen, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat om antallet af p-skiver og om deres placering i køretøjet. Det skal fremgå af notatet, om der var tale om manuelle eller automatiske p-skiver.</p> <p>(Afsnit 8.23)</p>
19.	<p>Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 2, stk. 1-3,</p>

<p>Ulovlig p-skive.</p>	<p>og § 7, stk. 6 eller 7, er parkeret med en ulovlig p-skive.</p> <p>Er en parkeringsskive f.eks. udstyret med to pile, mangler der kvarterangivelse, eller er en større del af pilen bøjet eller knækket, kan der pålægges parkeringsafgift, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra bilen, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat, hvori det beskrives, på hvilke punkter p-skiven ikke lever op til kravene i p-skivebkg. Det skal fremgå af notatet, om der er tale om en manuel eller en automatisk p-skive.</p> <p>(Afsnit 8.23)</p>
<p>20. Fodgængerfelt.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 1, hvorefter der ikke må standses eller parkeres på et fodgængerfelt eller inden for en afstand af 5 meter foran et fodgængerfelt.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse, eller hvor køretøjet er hensat delvist i fodgængerfeltet. Der skal endvidere efter omstændighederne foretages opmåling, hvor det i øvrigt findes hensigtsmæssigt. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom.</p> <p>Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret ”på” fodgængerfeltet, skal der normalt foretages en opmåling af, hvor langt hjulet er placeret inde på fodgængerfeltet. I de tilfælde, hvor køretøjet rager ind over fodgængerfeltet, uden at nogen del af køretøjet berører fodgængerfeltet, og dermed er placeret på dette, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift efter dette punkt.</p> <p>Er kun en lille del af hjulet inde på fodgængerfeltet, kan forsigtighedsprincippet efter omstændighederne tale imod, at der pålægges en parkeringsafgift. Dette er imidlertid i hvert fald ikke tilfældet, hvis en stor del af køretøjet rager ind over fodgængerfeltet, hvorfor der i en sådan situation pålægges en parkeringsafgift. I denne situation skal der foretages to opmålinger: Først skal det måles, hvor langt hjulet er inde på fodgængerfeltet, og herefter skal det måles, hvor langt køretøjet rager ind over fodgængerfeltet.</p>

	(Afsnit 8.24)
21. Udkørsel fra cykelsti.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 1, hvorefter der ikke må standses eller parkeres ud for udkørsel fra en cykelsti eller inden for en afstand af 5 meter foran udkørslen.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse, eller hvor køretøjet er hensat delvist ud for udkørslen. Der skal endvidere efter omstændighederne foretages opmåling, hvor det i øvrigt findes hensigtsmæssigt. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom.</p> <p>Da der alene stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret ud for udkørslen fra cykelsti, er det tilstrækkeligt at en del af køretøjet er ud for udkørslen, og der skal derfor alene foretages opmåling af, hvor stor en del af køretøjet, der er henstillet ud for udkørslen. Der vil altså ligesom i forhold til det under punkt 07 anførte ikke stilles krav om, at en del af køretøjet er henstillet på cykelstien. vil der kunne</p> <p>(Afsnit 8.25)</p>
22. Vejkryds.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 2, hvorefter der ikke må standses eller parkeres i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant. Bestemmelsen gælder også i forhold til vejkryds ved ind- og udkørsler fra en rundkørsel.</p> <p>Særligt i forhold til vejkryds i forbindelse med ensrettede gader bør parkeringsvagten være særligt opmærksom på det anførte i afsnit 2.6, eksempel 5.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling,</p>

	<p>hvor tolerancetærsklen finder anvendelse, jf. det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom. Der skal dog ikke foretages opmåling, hvis køretøjet er placeret i selve vejkrydset, idet det naturligtvis herved forudsættes, at køretøjets placering angives på skitsen.</p> <p>(Afsnit 8.26)</p>
<p>23. Busstoppested.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 2, der lyder således: "Det er ikke tilladt at standse eller parkere på den afmærkede strækning på hver side af stoppestedsskiltet. Er strækningen ikke afmærket, gælder forbudet inden for en afstand af 12 meter på hver side af skiltet."</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse i forbindelse med afmærkning ved tavle, eller hvor køretøjet er hensat delvist inden for afmærkningen på kørebanen. Der skal endvidere efter omstændighederne foretages opmåling, hvor det i øvrigt findes hensigtsmæssigt. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom.</p> <p>(Afsnit 8.27)</p>
<p>24. Cykelsti, gangsti, fortov mv.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 28, stk. 3, og p-bkg. § 4, hvorefter der ikke må standses eller parkeres helt eller delvist på fortov, cykelsti, gangsti, helleanlæg, rabat eller lign., medmindre dette er tilladt ved afmærkning.</p> <p>Det anbefales, at der så vidt muligt pålægges parkeringsafgifter for overtrædelse af p-bkg. § 4, der har klart det bredeste anvendelsesområde af de to bestemmelser.</p> <p>Da p-bkg. ikke finder anvendelse på private veje, vil parkeringsvakterne herefter alene skulle være opmærksom på bestemmelsen i FÆL § 28, stk. 3, i forhold til køretøjer parkeret på sådanne veje.</p> <p>Hertil kommer, at det kan udledes af FÆL § 121, stk. 1, nr. 2, at der alene kan pålægges en parkeringsafgift, hvor der er sket en standsning eller parkering med hele køretøjet på fortov. Forbudet i FÆL § 28, stk. 3, mod at parkere helt på fortov gælder dog ikke for cykler og tohjulede knallerter.</p> <p>FÆL § 28, stk. 3, vil derfor have et ganske begrænset anvendelsesområde, da bestemmelsen alene finder anvendelse på private veje, hvor køretøjet er henstillet helt på fortov.</p>

	<p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor køretøjet er hensat delvist på fortov mv. Der skal endvidere efter omstændighederne foretages opmåling, hvor det i øvrigt findes hensigtsmæssigt. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret ”på” fortov mv., skal der normalt foretages en opmåling af, hvor langt hjulet er placeret inde på fortovet mv. I de tilfælde, hvor køretøjet rager ind over fortovet, uden at nogen del af køretøjet berører fortovet, og dermed er placeret på dette, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift efter dette punkt.</p> <p>Er kun en lille del af hjulet inde på fortovet mv., kan forsigtighedsprincippet efter omstændighederne tale imod, at der pålægges en parkeringsafgift. Dette er imidlertid i hvert fald ikke tilfældet, hvis en stor del af køretøjet rager ind over fortovet mv., hvorfor der i en sådan situation pålægges en parkeringsafgift. I denne situation skal der foretages to opmålinger: Først skal det måles, hvor langt hjulet er inde på fortovet mv., og herefter skal det måles, hvor langt køretøjet rager ind over fortovet mv.</p> <p>(Afsnit 8.28)</p>
<p>25. Opmarchområde.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 7, hvorefter der ikke må standses eller parkeres på en strækning, hvor kørebanen før vejkryds ved hjælp af spærrelinier er inddelt i vognbaner eller inden for en afstand af 5 meter før begyndelsen af en sådan strækning.</p> <p>Da der skal være flere spærrelinier, finder punktet ikke anvendelse de steder, hvor vognbanerne er opdelt alene af en enkelt spærrelinie. Da der skal være tale om en inddeling i vognbaner før vejkryds, finder punktet endvidere ikke anvendelse, hvis spærrelinierne er brudt før vejkrydset. Derimod finder bestemmelsen også anvendelse, hvor der er adskillige vognbaner og flere spærrelinier.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter,</p>

	<p>eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom.</p> <p>(Afsnit 8.29)</p>
26. Spærrelinie.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 8, hvorefter der ikke må standses eller parkeres ved siden af en spærrelinie, hvis afstanden mellem køretøjet og spærrelinien er mindre end 3 meter, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinien findes en punkteret linie.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse, jf. det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom.</p> <p>(Afsnit 8.30)</p>
27. Hyrevognsplads.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 10, hvorefter der ikke må standses eller parkeres på en holdeplads afmærket for hyrevogne.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.31)</p>
28a. Uaflæselig p-billet.	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret med uaflæselig p-billet i strid med p-bkg. § 7, stk. 2, hvoraf fremgår, at p-billetten tydeligt skal kunne læses udefra, når parkeringen sker i en særlig betalingszone, hvor der skal betales afgift (indløses p-billet).</p>

	<p>I forbindelse med parkeringskontrollen i betalingszonen bør de enkelte parkeringsvagter foretage en grundig besigtigelse af køretøjet med henblik på at konstatere, om køretøjet er forsynet med en p-billet. Udover at besigtige køretøjets ruder bør parkeringsvagten også kontrollere, om en eventuel billet skulle være faldet på gulvet, være anbragt forkert eller lignende.</p> <p>Får parkeringsvagten øje på en sådan billet, og er den uaf læselig, kan der pålægges en parkeringsafgift efter punkt 28 a.</p> <p>Der bør tages notat herom. Er det muligt at notere billettens kontrolnummer, bør parkeringsvagten endvidere gøre dette.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat, hvoraf det fremgår, hvorfor p-billetten var uaf læselig (måden billetten var anbragt på mv.).</p> <p>(Afsnit 8.32 og 8.33)</p>
<p>28b. P-billet ikke synlig.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret uden synlig p-billet i strid med § 7, stk. 1, i p-bkg., hvoraf fremgår, at der skal betales for at parkere, når parkeringen sker i en særlig betalingszone.</p> <p>Må parkeringsvagten efter sin besigtigelse af køretøjet konstatere, at der ikke er en synlig billet i køretøjet, kan der pålægges parkeringsafgift efter punkt 28b.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat, hvoraf fremgår, hvad parkeringsvagten har observeret i forbindelse med sin gennemgang af bilen. Sådanne observationer om bestemte genstande i forruden, på sæderne mv. er med til at sandsynliggøre, at parkeringsvagten har foretaget en grundig gennemgang af bilen.</p> <p>(Afsnit 8.32 og 8.34)</p>
<p>28c. P-billet ugyldig.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret uden gyldig p-billet i strid med § 7, stk. 1, i p-bkg., hvoraf fremgår, at der skal betales afgift i overensstemmelse med, hvad der er gældende inden for den pågældende p-zone.</p> <p>En p-billet kan f.eks. være ugyldig, fordi den alene giver adgang til at parkere i en billigere zone, eller fordi selve billetten er ”hjemmelavet”, og der derfor ikke er tale om en p-billet udstedt af Københavns Kommune.</p>

	<p>Lige på grænsen mellem to zoner, kan det efter omstændighederne være undskyldeligt, at føreren har valgt den forkerte ”billige” automat. Her kan det være behov for, at parkeringsvagten inddrager forsigtighedsprincippet i sin vurdering af, om der bør pålægges en parkeringsafgift.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat med oplysninger om den observerede p-billet, ligesom det bør anføres, hvorfor billetten ikke er gyldig i forhold til parkering det pågældende sted (f.eks. parkering i rød zone med blå billet).</p> <p>(Afsnit 8.32)</p>
<p>28d. Parkeringstid udløbet.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med § 7, stk. 1, i p-bkg., fordi parkeringstiden på p-billetten er udløbet. Parkeringsperioden kan kun forlænges, hvis der betales herfor ved indløsning af en ny p-billet.</p> <p>Forsigtighedsprincippet tilsiger, at observationsperioden først påbegyndes, når parkeringsperioden er mere end ubetydeligt overskredet.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der bør udarbejdes notat med oplysninger om udløbstidspunkt mv. på den observerede p-billet.</p> <p>(Afsnit 8.32)</p>
<p>29. Venstre side af vejen.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 28, stk. 2, hvorefter standsning eller parkering kun må ske i højre side af vejen i færdselsretningen, medmindre der er tale om en mindre befærdet vej eller en vej med ensrettet færdsel.</p> <p>Kontrollen med overholdelse af FÆL § 28, stk. 2, varetages alene af politiet, jf. § 1, stk. 2, i bekendtgørelsen om kommunal parkeringskontrol. Efter den 1. september 2005 er det i øvrigt den eneste forseelse nævnt i FÆL § 121, stk. 1, som kommunen ikke kan kontrollere.</p> <p>Ifølge pressemeddelelse af 28. oktober 1982 pålægges der i Københavns Politikreds alene parkeringsafgifter for standsning eller parkering i venstre side på gader og veje, ad hvilke der foregår bustrafik i rutefart.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn</p>

	<p>til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>(Afsnit 8.35)</p>
<p>30. På jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 3, er standset eller parkeret på en jernbaneoverkørsel eller en anden overkørsel.</p> <p>Ved anden overkørsel forstås overkørsler til roe- eller mergeltog samt overkørsler for spor i vej f.eks. på havnepladser eller større fabriksområder.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der kan kun pålægges en parkeringsafgift for overtrædelse af FÆL § 29, stk. 1, nr. 3, hvis køretøjet er standset eller parkeret på selve overkørslen. Det er altså ikke tilstrækkeligt efter denne bestemmelse, at der er standset eller parkeret i nærheden af en sådan overkørsel. Punkt 33 anvendes ved parkering nærmere end 30 meter fra en jernbaneoverkørsel.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom. Opmåling skal normalt foretages fra hjulet, jf. også det anførte under punkt 01c, 20 og 24 herom.</p> <p>(Afsnit 8.36)</p>
<p>31. På bro over motorvej, i viadukt eller tunnel.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 5, er standset eller parkeret på en bro over en motorvej, i en viadukt eller i en tunnel.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf.</p>

	<p>f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.37)</p>
<p>32. I krybespor.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 9, er standset eller parkeret i et krybespor.</p> <p>Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at køretøjet ikke er hensat på kørebanen af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> det ud fra forsigtighedsprincippet mv. skønnes mest hensigtsmæssigt at undlade at pålægge en afgift i den konkrete situation, jf. herved også at FÆL § 121, stk. 1, angiver, at der kan pålægges parkeringsafgifter, eller <u>om</u> køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>(Afsnit 8.38)</p>
<p>33. Nærmere end 30 m fra jernbaneoverkørsel.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 1, er parkeret nærmere end 30 meter fra en jernbaneoverkørsel.</p> <p>Punkt 30 anvendes, hvis der er tale om en standsning eller parkering på selve jernbaneoverkørslen eller på en anden overkørsel.</p> <p>Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Er det sandsynligt, at der sker igangværende af- og pålæsning fra køretøjet, bør der dog anvendes ventilkontrol kombineret med en afsluttende observationstid.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse. Der skal endvidere foretages opmåling, da tolerancetærsklen altid finder anvendelse, jf. det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.39)</p>
<p>34. Ud for ind- og udkørsel fra ejendom.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 2, er parkeret ud for ind- eller udkørsel fra ejendom.</p> <p>Også henset til forsigtighedsprincippet skal der foretages en nærmere undersøgelse af, om der faktisk er tale om ind- eller udkørsel fra</p>

	<p>ejendom.</p> <p>Henset til formuleringen af FÆL § 121, stk. 1, nr. 4, der ikke hjemler pålæggelse af parkeringsafgift, hvor et køretøj er parkeret på en sådan måde, at kørsel til eller fra en ejendom væsentligt vanskeliggøres, kontrolleres denne del af FÆL § 29, stk. 3, nr. 2, derimod ikke.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.40)</p>
<p>35. På hovedvej uden for tættere bebygget område.</p>	<p>Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 3, er parkeret på hovedvej uden for tættere bebygget område.</p> <p>Der skal udarbejdes skitse og efter omstændighederne foretages opmåling, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom.</p> <p>Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med invalideskilt, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14 -19, i det der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af invalideskiltet med sikkerhed er udløbet.</p> <p>(Afsnit 8.41)</p>

8. Skitser, opmålingsregler, ventilkontrol og illustrationer af de enkelte forbud mv.

I det følgende gennemgås de enkelte forbud, og der gives nærmere illustrationer af de enkelte forbud mv.

De færdselstavler, der har særlig relevans for parkeringskontrollen, er gengivet i afsnit 8.1 nedenfor.

Det er i en række tilfælde nødvendigt at udarbejde skitser til dokumentation for rigtigheden af de pålagte parkeringsafgifter mv. I afsnit 8.2 er der givet en forklaring på de anvendte signaler, der kan være en hjælp til forståelsen af de enkelte skitser.

Principperne for udformningen af de enkelte skitser er dels konkret gennemgået i forhold til en række forbud under de enkelte punkter, dels gennemgået mere generelt i afsnit 8.3 nedenfor. I afsnit 8.3 er tillige givet en nærmere beskrivelse af, hvornår der skal tegnes skitser, hvornår der skal og hvornår der bør foretages opmåling. I forbindelse med de enkelte skitser er også angivet måleregler for de forseelser, hvor dette er relevant i forbindelse med bestemte afstandskrav.

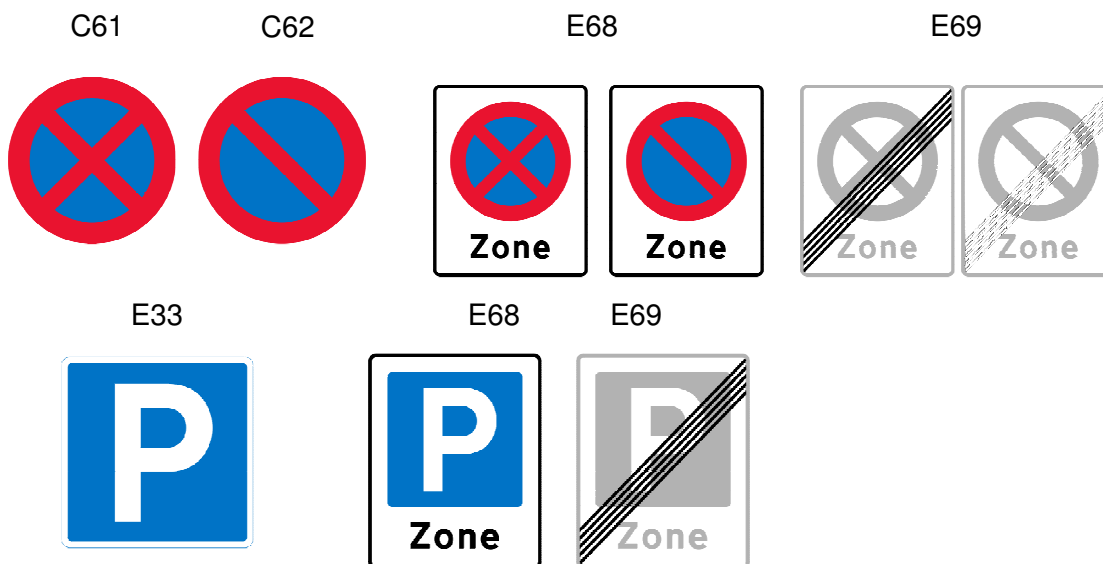
I de tilfælde, hvor loven stiller krav om, at forbudet gælder indtil en bestemt afstand på f.eks. 3, 5 eller 10 meter, vil der som nævnt fortsat være behov for at anvende tolerancetærskler. I afsnit 8.4 er der nærmere redegjort for, hvordan længden af disse tolerancetærskler er beregnet mv.

I afsnit 8.5 er principperne for gennemførelse af ventilkontrol gennemgået.

8.1. Færdselstavler af særlig relevans for parkeringskontrollen mv.

Nedenfor er en beskrivelse af færdselstavler, der har særlig relevans for parkeringskontrollen mv.

Eksempler på hovedtavler



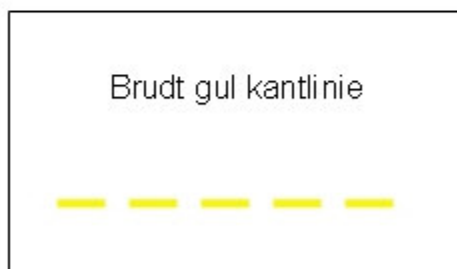
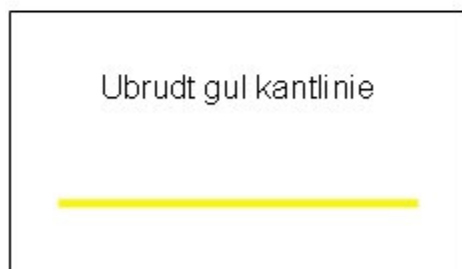
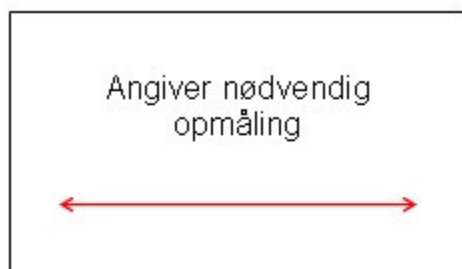
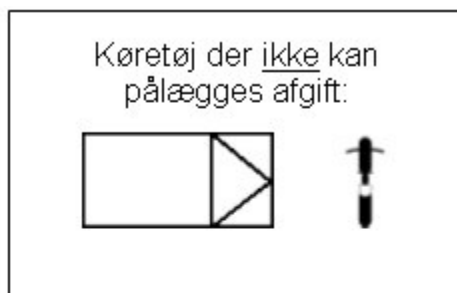
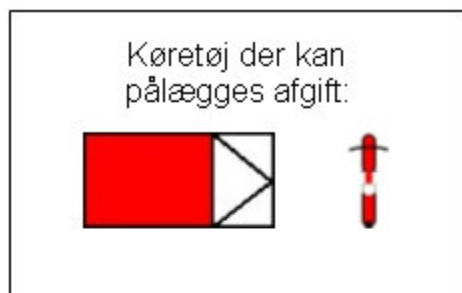
Eksempler på undertavler:



Hovedtavler kan være forsynet med pileangivelse. Eksempler på pileangivelser:



8.2. Signaturforklaring til skitser



8.3. Særligt om, hvornår der skal udarbejdes skitser, principperne herfor, og hvornår der skal foretages opmåling

I en række tilfælde vil skitsen skulle udarbejdes ud fra identiske principper. Her er der i givet fald under de enkelte forbud henvist til dette afsnit i forhold til en forklaring af principperne vedrørende udarbejdelse af skitserne.

Ved måleangivelse angives målinger afrundet til 10 cm. Henset til de bestående måleusikkerheder virker en opmåling på f.eks. 7,99 meter ikke seriøst. Mål bør angives i intervaller på 10 cm, og der skal altid rundes op til fordel for bilisten. En opmåling på 8,51 skal således angives som 8,60.

Særligt om, hvornår der skal foretages **opmåling** mv.

- a. Hvis der i loven eller ved afmærkning er fastsat et standsnings- eller parkeringsforbud, der gælder i en bestemt afstand fra et punkt – f.eks. ved vejkryds (22) og i et opmarchområde (25) – **skal** der foretages **opmåling** og udarbejdes **skitse**. Dette er også med til dokumentere, at opmålingsreglerne, den fastsatte tolerancetærskel og forsigtighedsprincippet er overholdt. I disse situationer vil det være afgørende for vurderingen af, om den fastsatte tolerancetærskel er respekteret mv., at der er foretaget opmåling. Opmålingen **skal** således foretages. Som angivet ovenfor i afsnit 8.2 er denne form for opmåling markeret med grønne pile, og er betegnet som angivende tolerancetærsklen.
- b. Hvis der omvendt er fastsat et standsnings- og parkeringsforbud, der ikke gælder fra en bestemt afstand, men fra et bestemt punkt ved kantsten eller kørebane kant – f.eks. ved spærreflade (01a) – gælder der ikke et tilsvarende afstandskrav.

Derimod skal den ulovlige henstillen af køretøjet dokumenteres, og i den forbindelse skal også overholdelsen af forsigtighedsprincippet dokumenteres.

Holder et køretøj klart i strid med den angivne restriktion, vil der normalt **ikke** i dette tilfælde være pligt til at foretage **opmåling**, medmindre forsigtighedsprincippet efter omstændighederne konkret tilsiger dette.

I en række tilfælde vil en korrekt anvendelse af forsigtighedsprincippet altid medføre, at der **skal** ske **opmåling** og dermed også allerede af denne grund udarbejdes **skitse**. Dette gælder f.eks., hvis køretøjet **holder delvist** inde på et fortov, på et fodgængerfelt, ud for en afmærket restriktion ved tavle, inden for en afmærket restriktion på kørebanen mv.

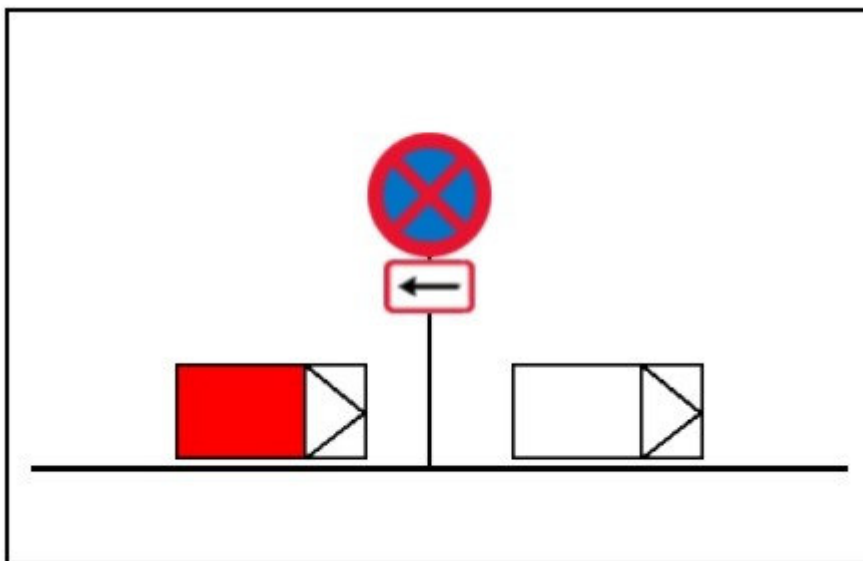
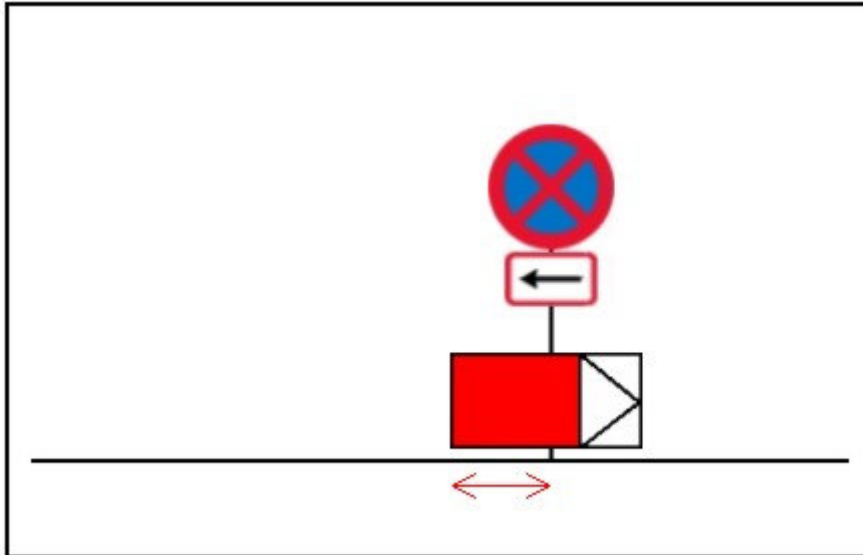
Hertil kommer, at det i en række andre tilfælde efter parkeringsvagtens skøn vil kunne være hensigtsmæssigt at foretage opmåling, selv om der altså ikke stilles krav herom. Dette gælder f.eks., hvis køretøjet er hensat helt inden for en afmærket restriktions område, men i umiddelbar nærhed af tavlen. Her **bør** der altså efter et skøn over omstændighederne også i nogle tilfælde ske **opmåling** og allerede derfor skal der også udarbejdes **skitse**.

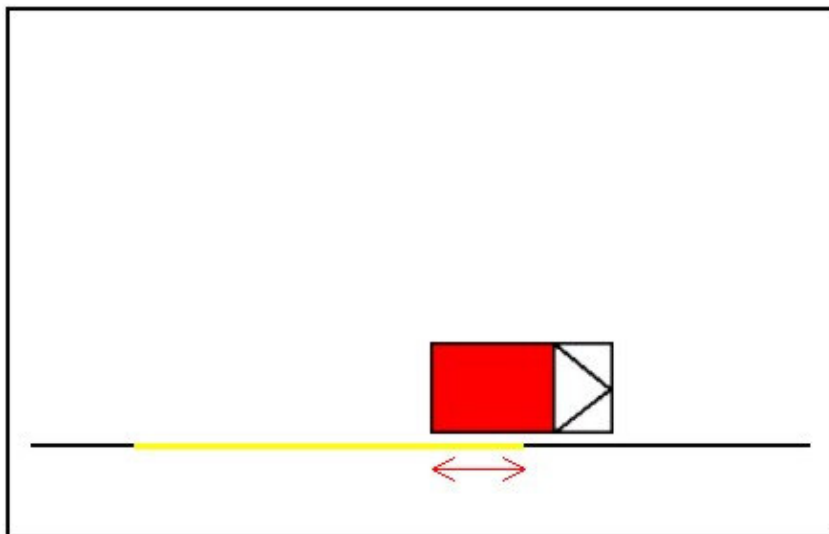
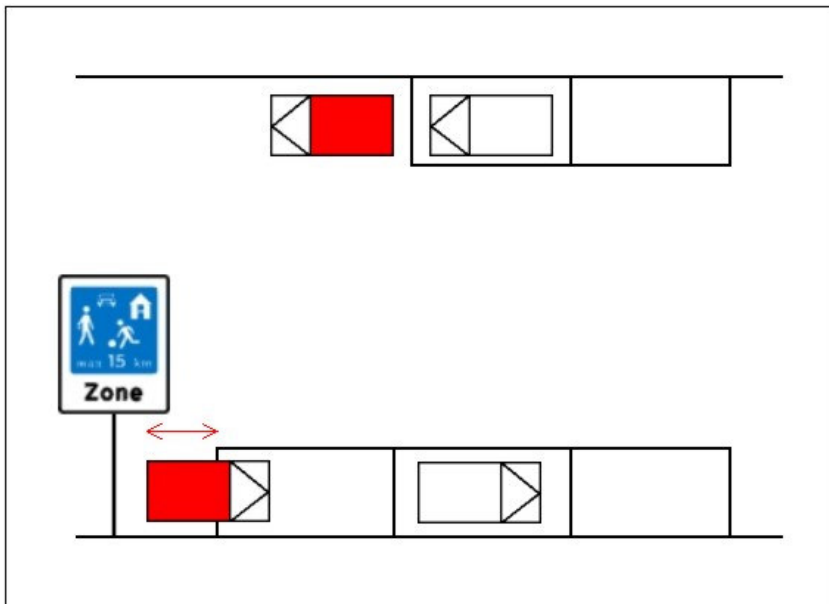
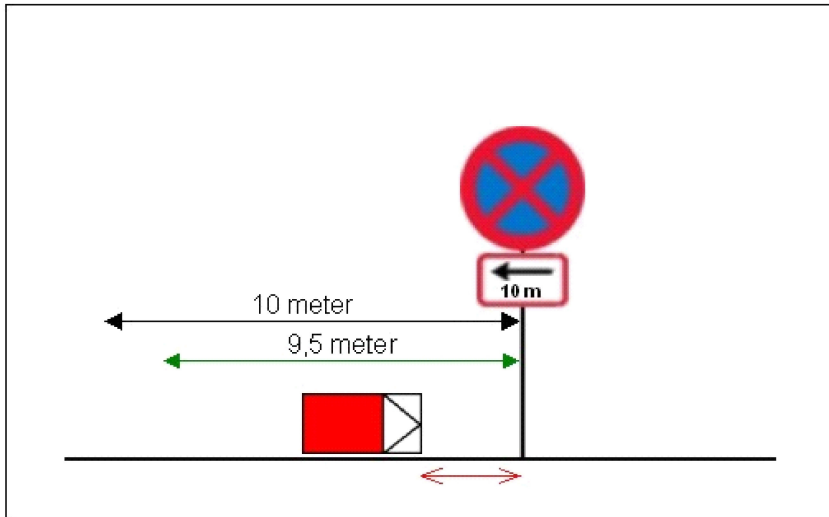
Særligt om, hvornår der i øvrigt skal udarbejdes **skitser** mv.

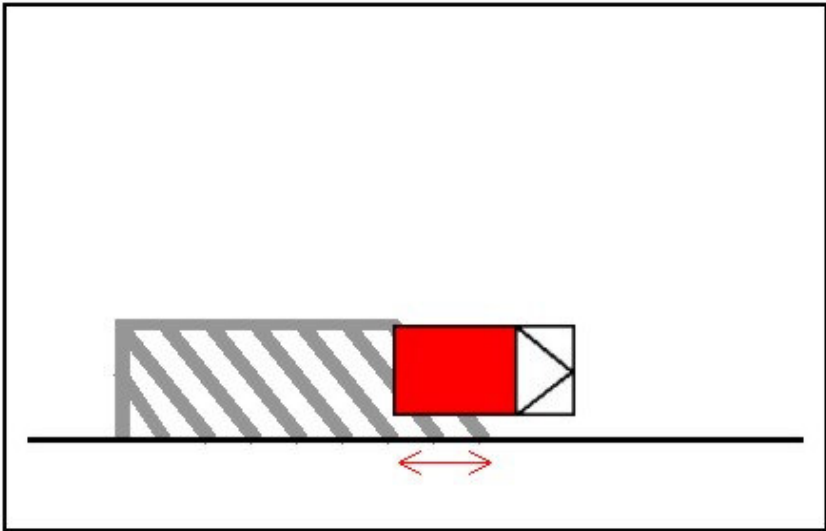
- c. Som anført i afsnit 2.1.3 skal der dog normalt altid udarbejdes skitse, medmindre der er gjort en undtagelse herfra. Undtagelserne er nærmere beskrevet i afsnit 2.1.3, hvortil der henvises.

Skitser har som nævnt ofte en stor bevismæssig betydning i bestræbelserne på at dokumentere, at de enkelte parkeringsafgifter er lovligt og rigtigt pålagt. Derfor skal den enkelte skitse så vidt muligt vise de faktiske forhold i den konkrete situation, hvilket nedenstående skitser illustrerer.

De seks skitser viser en række ofte forekommende situationer, hvor der skal eller bør anvendes skitse:







8.4. Fastsættelse af afstanden på tolerancetærskler

I forbindelse med opmåling vil der være 2 usikkerhedsfaktorer:

- Måleudstyrets fejlmargen.
- Fejlmargen i forbindelse med målepunkter.

Både elektronisk og manuelt måleudstyr er fremstillet således, at måleudstyrets fejlmargen er meget mindre end 5 cm. Det er dog mest sikkert at sætte måleudstyrets fejlmargen til 10 cm.

Når der skal foretages en opmåling, fastlægger parkeringsvagten normalt et fast målepunkt ud fra nogle få og simple principper. Det menneskelige øje skal imidlertid indrømmes en lille fejlmargen, hvorfor der i forbindelse med vurderingen af et fast målepunkt sættes en fejlmargen på 15 cm.

Den samlede fejlmargen er derfor 25 cm. I henhold til forsigtighedsprincippet fordobles de 25 cm til 50 cm.

Særligt ved opmåling i vejkryds (22) antages der at være en større usikkerhed ved fastlæggelse af målepunktet, da der ikke er et fast forudbestemt punkt, som der skal regnes fra, jf. også den angivne skitse herom i afsnit 8.25. Derfor må der i forbindelse med vurderingen af netop denne tolerancetærskel sættes en fejlmargen på 50 cm ved placeringen af selve målepunktet, hvortil kommer måleudstyrets fejlmargen på 10 cm. De 60 cm fordobles i henhold til forsigtighedsprincippet til 1,20 meter. Dette betyder, at et køretøj i praksis skal være placeret mindre end 8,80 meter fra et vejkryds, før der kan pålægges en afgift.

Særligt ved opmåling for parkering nærmere end 30 meter fra jernbaneoverkørsel (33) skal der måles 3 gange med måleudstyret. Første gang er der et forud fastsat målepunkt, hvorfor usikkerheden herved er 25 cm. Ved de næste to målinger er der derimod ikke noget på forhånd fastsat målepunkt, hvorfor den samlede usikkerhed hver gang må fastsættes til 60 cm. Dette giver en samlet usikkerhed i forhold til de tre målinger på 1,45 meter, der i henhold til forsigtighedsprincippet fordobles til 2,90 meter.

8.5. Ventilkontrol

Ventilkontrol består i, at parkeringsvagten indtegner placeringen af ventilerne på alle 4 hjul på et skema. På et senere tidspunkt kontrolleres det, om ventilerne fortsat er placeret på samme måde. I givet fald antages det, at køretøjet ikke har været flyttet i den mellemliggende periode. Der stilles ikke krav om, at det er den samme parkeringsvagt, der udfører begge kontroller. Nedenfor er vist det skema, som skal udfyldes af parkeringsvagten i forbindelse med en ventilkontrol.

I	Navn				
II	Navn				
	Dato				
Gade/vej					
Udfor Nr.	Indreg. nr.	Ventilstilling		I kl.	II kl.
		venstre	højre		
		for	for	P-skive	
		bag	bag		

Nedenstående skema illustrerer, hvilke felter i skemaet der skal udfyldes ved første henholdsvis anden kontrol.







Rød skrift angiver felter, der udfyldes ved første kontrol.
Grøn skrift angiver felter, der udfyldes ved anden kontrol.

I	Navn	Udfyldes med tjenestenr.			
II	Navn	Udfyldes med tjenestenr.			
	Dato	Dato			
	Gade/vej	Vejnavn			
Udfor Nr.	Indreg. nr.	Ventilstilling		I kl.	II kl.
		venstre	højre		
Hus nr.	Reg. nr.			Tid 1	Tid 2
				P-skive 1	2

Når ventilkontrol anvendes i situationer, hvor der skal benyttes parkeringsskive, skal skemaet udfyldes som vist nedenfor.

I	Navn	Vagt 101			
II	Navn	Vagt 101			
	Dato	250405			
Gade/vej		Parkerings Allé			
Udfor Nr.	Indreg. nr.	Ventilstilling		I kl.	II kl.
		venstre	højre		
18	AX 55555			1047	1134
				P-skive 1015	1115

Når ventilkontrol anvendes i situationer, hvor der ikke skal benyttes parkeringsskive, skal skemaet udfyldes som vist nedenfor.

I	Navn	Vagt 101			
II	Navn	Vagt 101			
	Dato	250405			
Gade/vej		Parkerings Allé			
Udfor Nr.	Indreg. nr.	Ventilstilling		I kl.	II kl.
		venstre	højre		
37	AX 55555			1047	1156
				P-skive 	

Særligt i de situationer, hvor ventilkontrollen udføres over flere dage, skal skemaet udfyldes som vist nedenfor. Udfyldelse af skemaet over flere dage vil f.eks. ofte være nødvendigt, inden der pålægges afgift til et køretøj, der fremstår som havareret.

I	Navn	Vagt 101			
II	Navn	Vagt 101			
	Dato	I: 250405			
		II: 260405			
Gade/vej		Parkerings Allé			
Udfor Nr.	Indreg. nr.	Ventilstilling		I kl.	II kl.
		venstre	højre		
37	AX 55555			250405 1047	260405 1132

8.6. Ubetinget standsningsforbud (01a)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at en del af køretøjet var standset og parkeret inden for det afmærkede forbud. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

C61



8.7. Særlig afgrænset bane (01b)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret i en særligt afgrænset sving- eller busbane. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

Busbane:



Svingbane:



8.8. Spærreflade (01c)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret på en afmærket spærreflade. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

Spærreflader:



8.9. Betinget standsningsforbud. Af- og pålæsning tilladt (02)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret i strid med det betingede standsningsforbud. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.10. Reserverede parkeringspladser – afmærket på kørebanen m.m. (03a)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret i strid med et standsnings- og parkeringsforbud på en reserveret parkeringsplads, der er afmærket på kørebanen m.m. og ikke kun ved tavle. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

Invalidekøretøj:



Eldreket køretøj:



MC-plads:



8.11. Standsning eller parkering på tværs af parkeringsbås (03b)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret i strid med forbudet mod at standse eller parkere på anden måde end i længderetningen på en afmærket parkeringsbås. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustration af forbudets anvendelsesområde.



8.12. Betinget standsningsforbud. Af- og påstigning tilladt (04)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret i strid med det afmærkede betingede standsningsforbud. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.13. Parkeringsforbud afmærket ved tavle eller brudt gul kantlinie (05a)

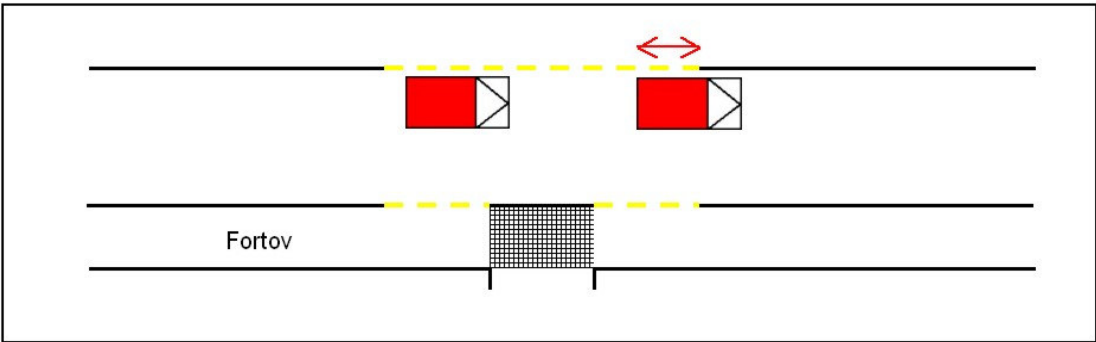
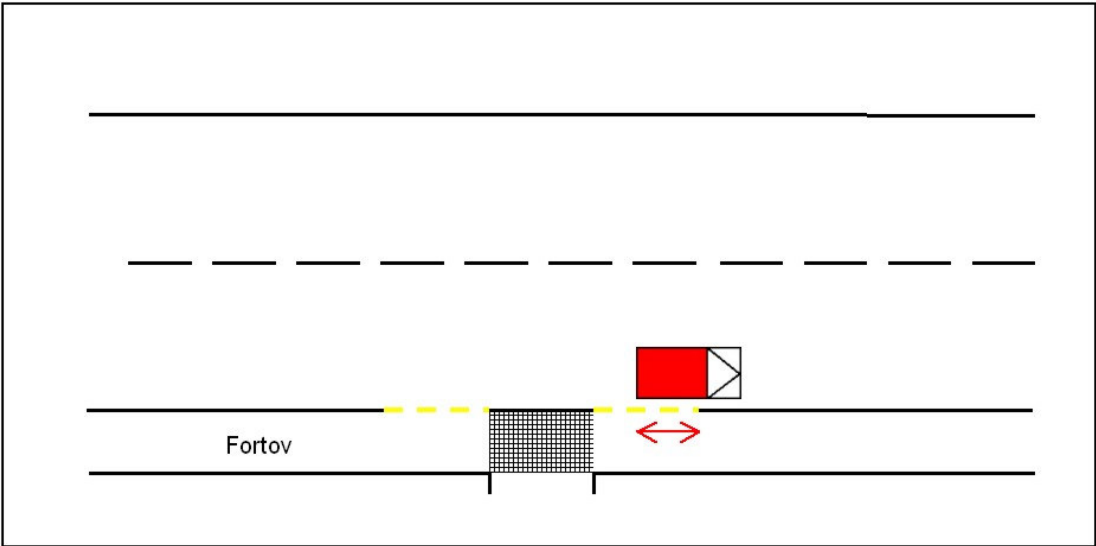
Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret i strid med det afmærkede parkeringsforbud. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

C62



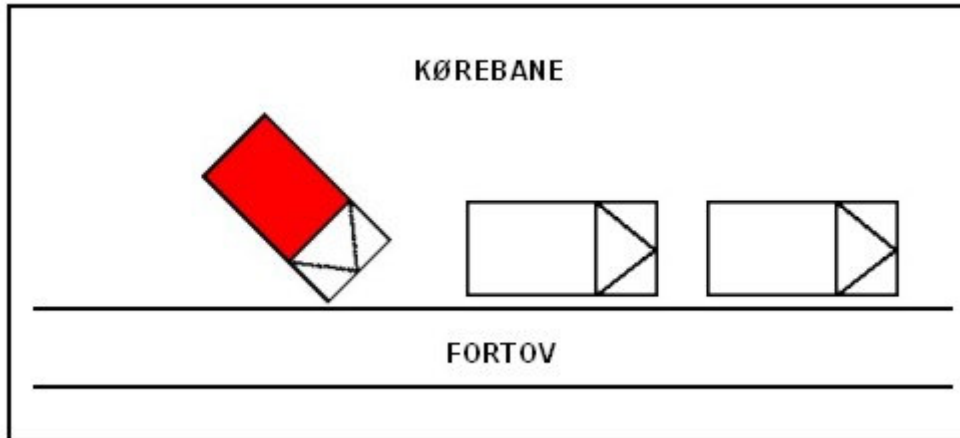
Brudt gul kantlinie:



8.14. Vinkelparkering (05b)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var vinkelparkeret i strid med bestemmelsen om, at et køretøj ved parkering skal anbringes i vejens længderetning ved kørebansens yderkant, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.15 Køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg (05c)

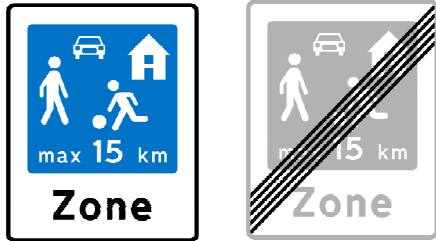
Forbudet mod parkering med køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg mv. i tidsrummet kl. 1900 – 0700 gælder i hele Københavns Kommune, medmindre parkering er tilladt ved særlig afmærkning. Se nedenstående illustrationer, der viser, hvordan forbudet kan være fra-veget mv. ved sådan afmærkning.



8.16 Opholds- og legeområde (05d)

Se nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

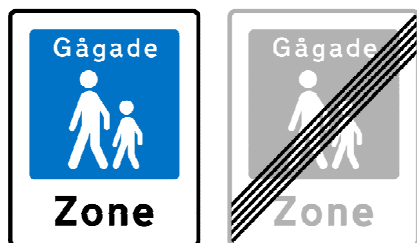
E51 og E52



8.17 Gågade (05e)

Se nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

E49 og E50



8.18 Parkering i forbudszone (05f)

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

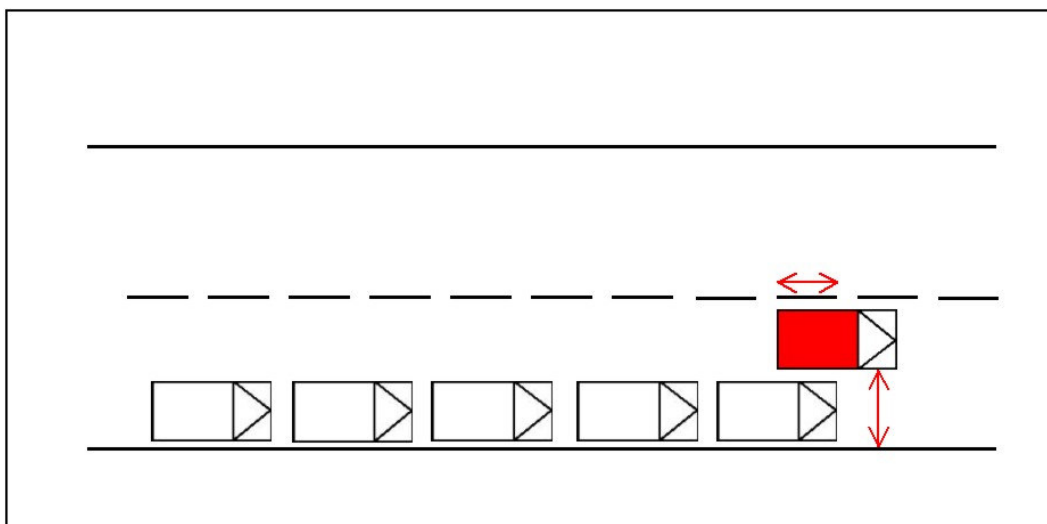
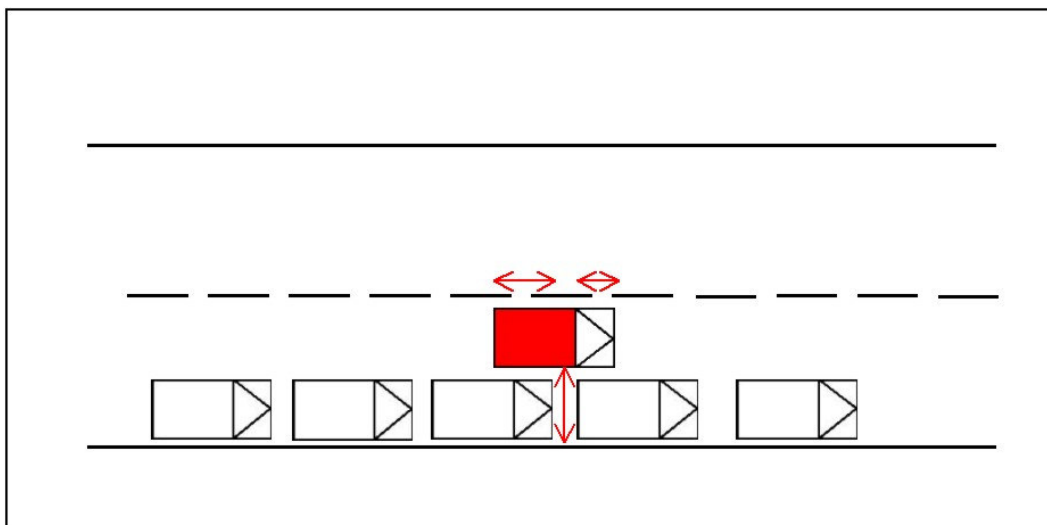
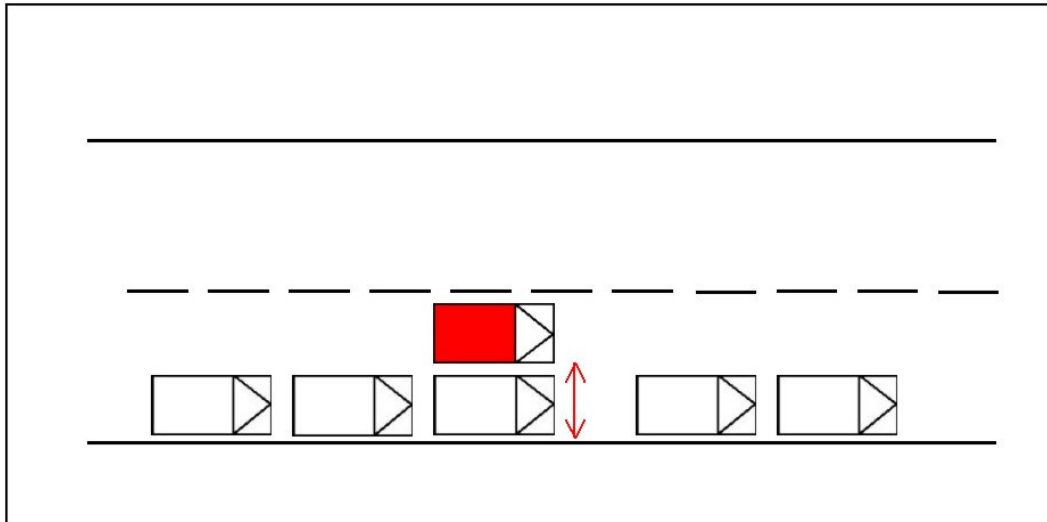
E68 og E69



8.19. Parkering i 2. position (05l)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret i 2. position i strid med parkeringsforbudet. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

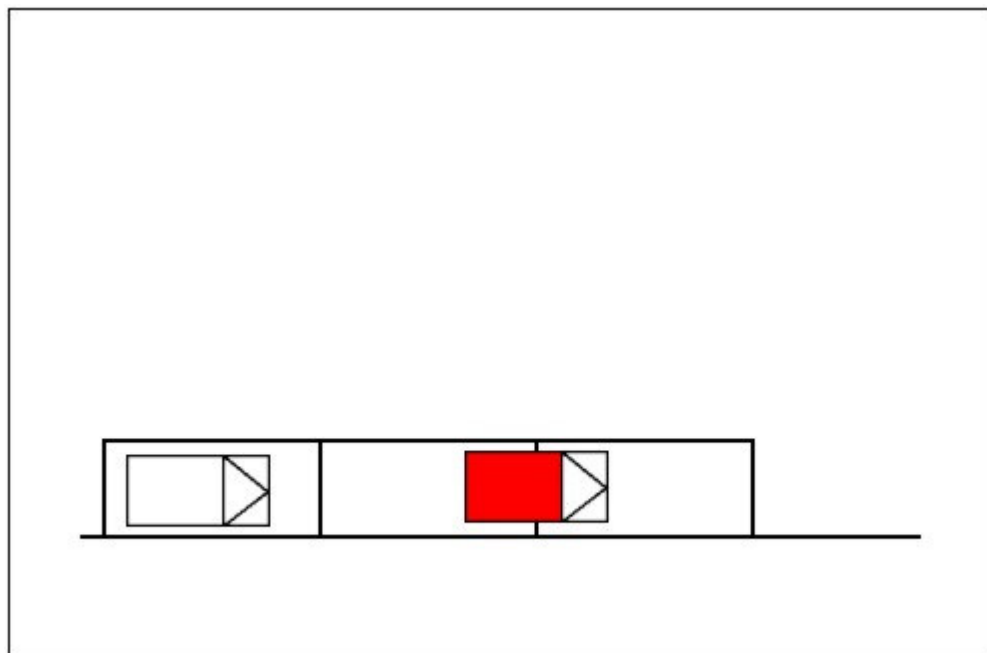
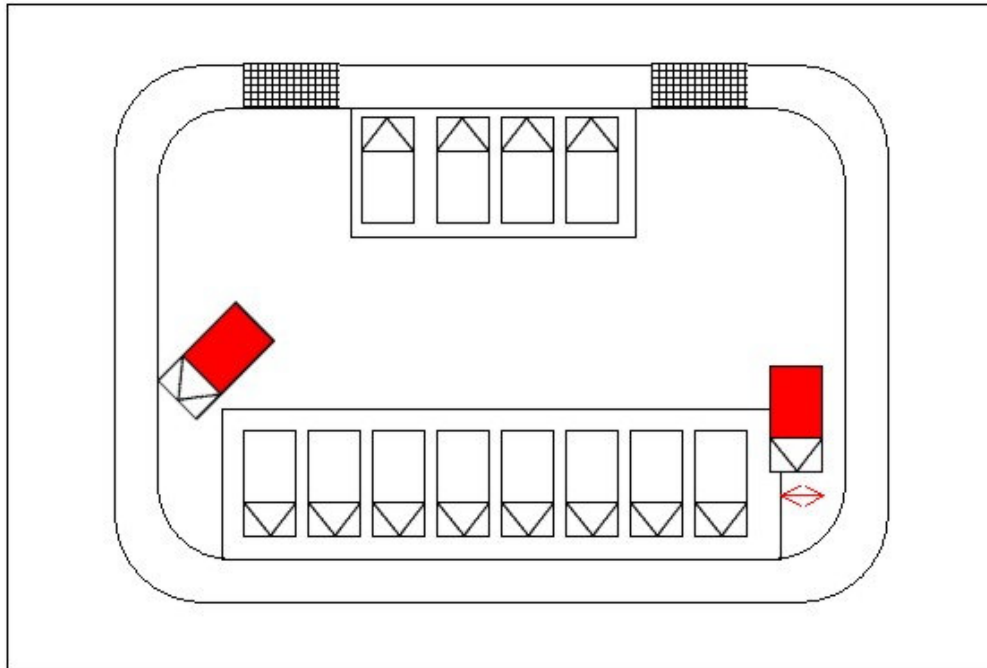
Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.20. Uden for afmærkning (07)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret i strid med det afmærkede parkeringsforbud. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

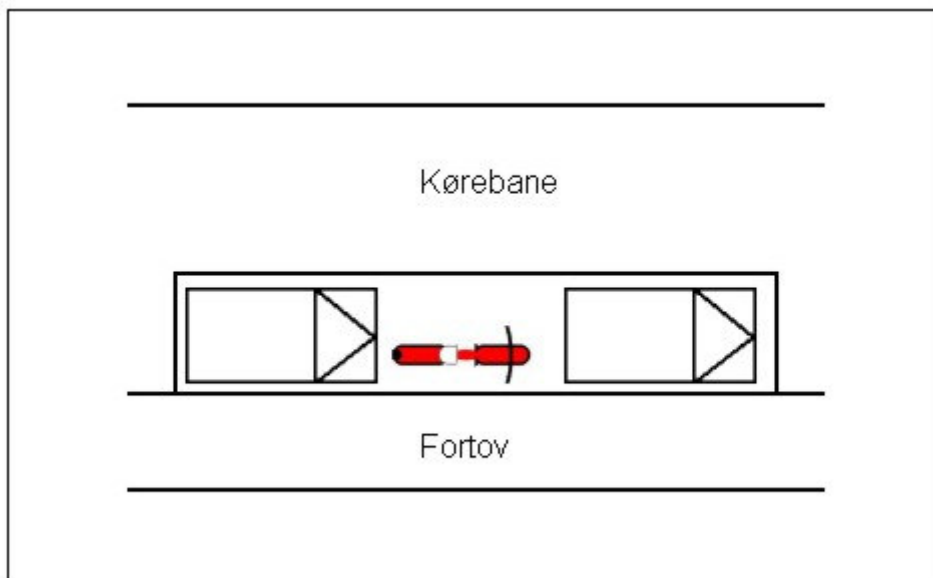
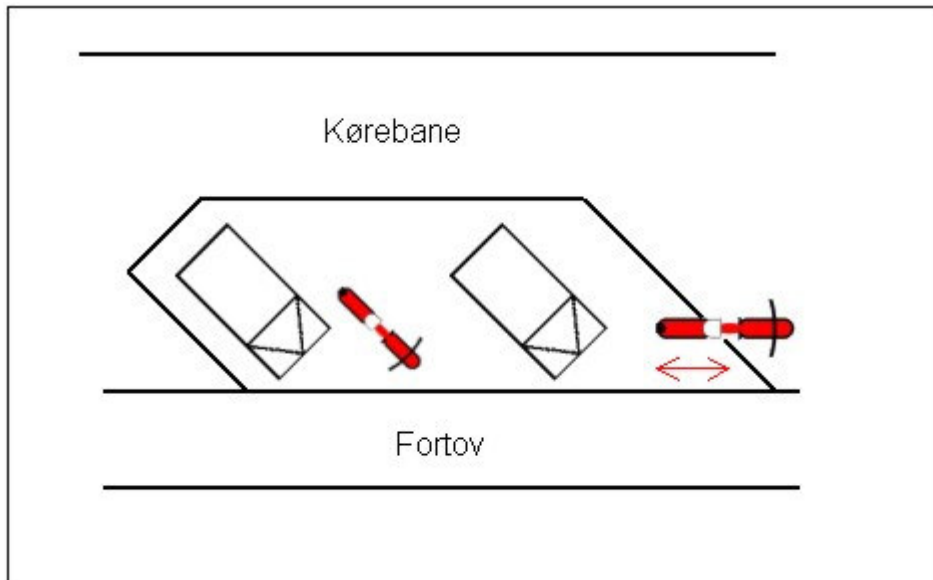
Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.21. Tohjulet motorcykel på motorvognsplads (12)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset eller parkeret i strid med bestemmelsen. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.22 Reserveret parkeringsplads – afmærket ved tavle (13)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret i strid med det afmærkede parkeringsforbud. Skitsen skal udarbejdes i overensstemmelse med de i afsnit 8.3 gennemgåede principper herfor.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

E33 med undertavler



8.23 Parkering der kræver brug af p-skive (14, 15, 16, 17, 18 og 19)

Se nedenstående illustrationer i forhold til ovennævnte seks forbuds anvendelsesområde. Alle seks forbud vedrører overtrædelser af reglerne i p-skivebekendtgørelsen.

E33 med undertavle



E68 med undertavle og E69



Eksempel på (ulovlig) p-skive:



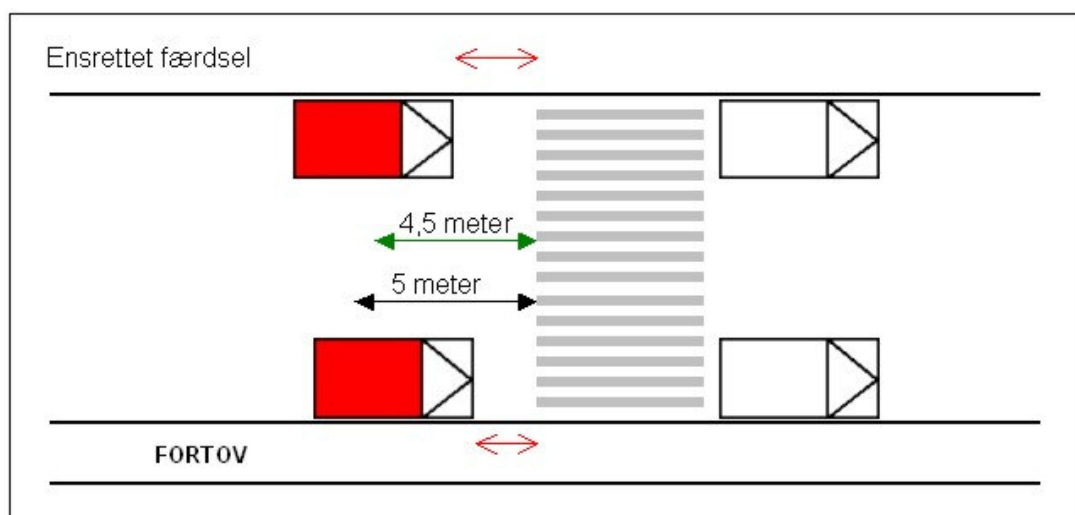
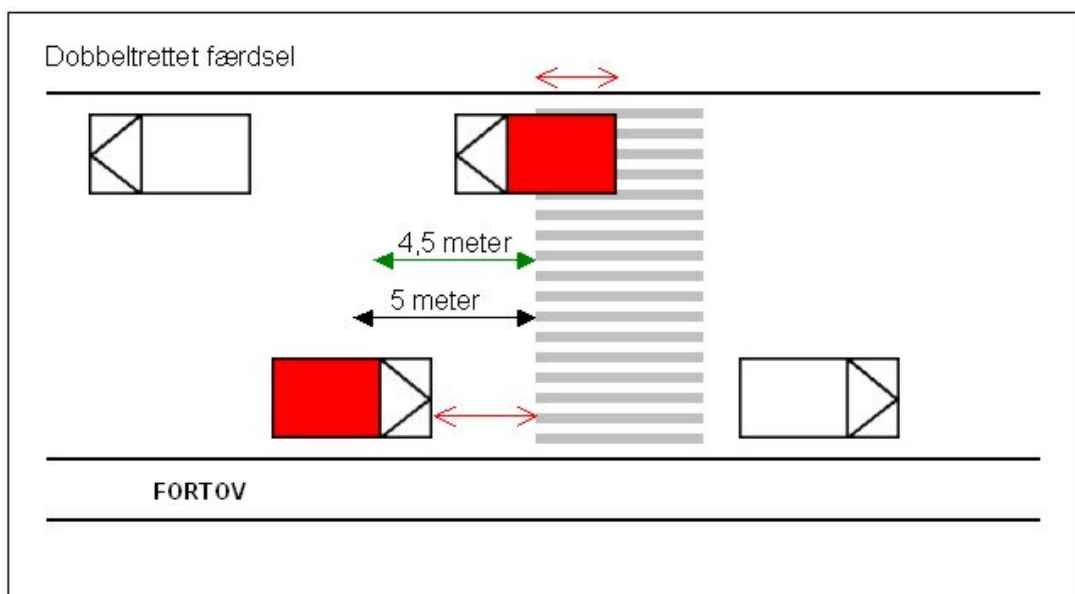
8.24. Fodgængerfelt (20)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret

- på fodgængerfeltet, eller
- inden for en afstand af 5 meter foran fodgængerfeltet.

I sidstnævnte tilfælde skal skitsen suppleres af en opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



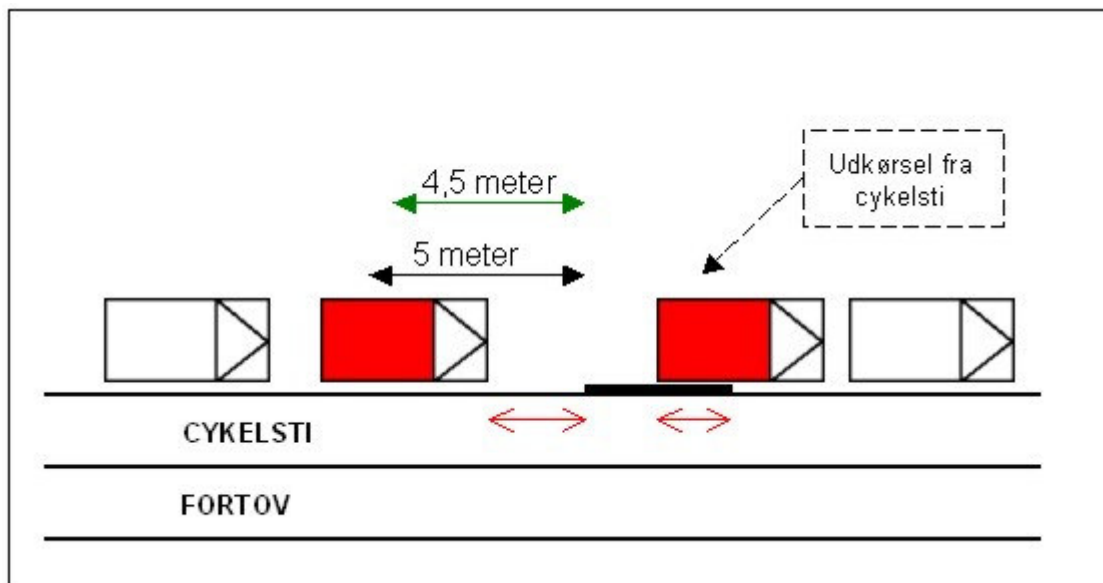
8.25. Udkørsel fra cykelsti (21)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret

- ud for udkørsel fra en cykelsti, eller
- inden for en afstand af 5 meter foran udkørslen.

I sidstnævnte tilfælde skal skitsen suppleres af en opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



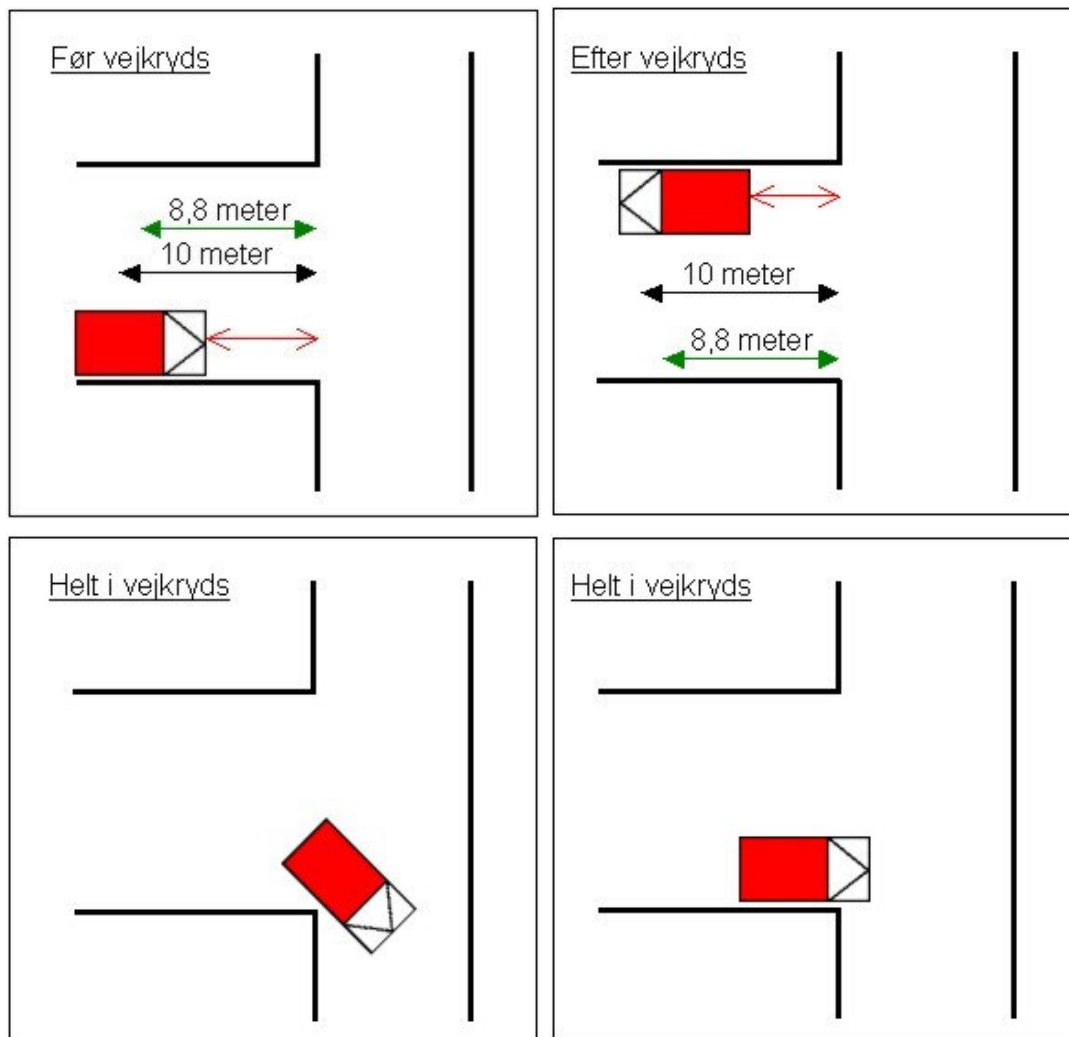
8.26. Vejkryds (22)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret

- i et vejkryds, eller
- inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant.

I det sidstnævnte tilfælde skal skitsen suppleres af en opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4.

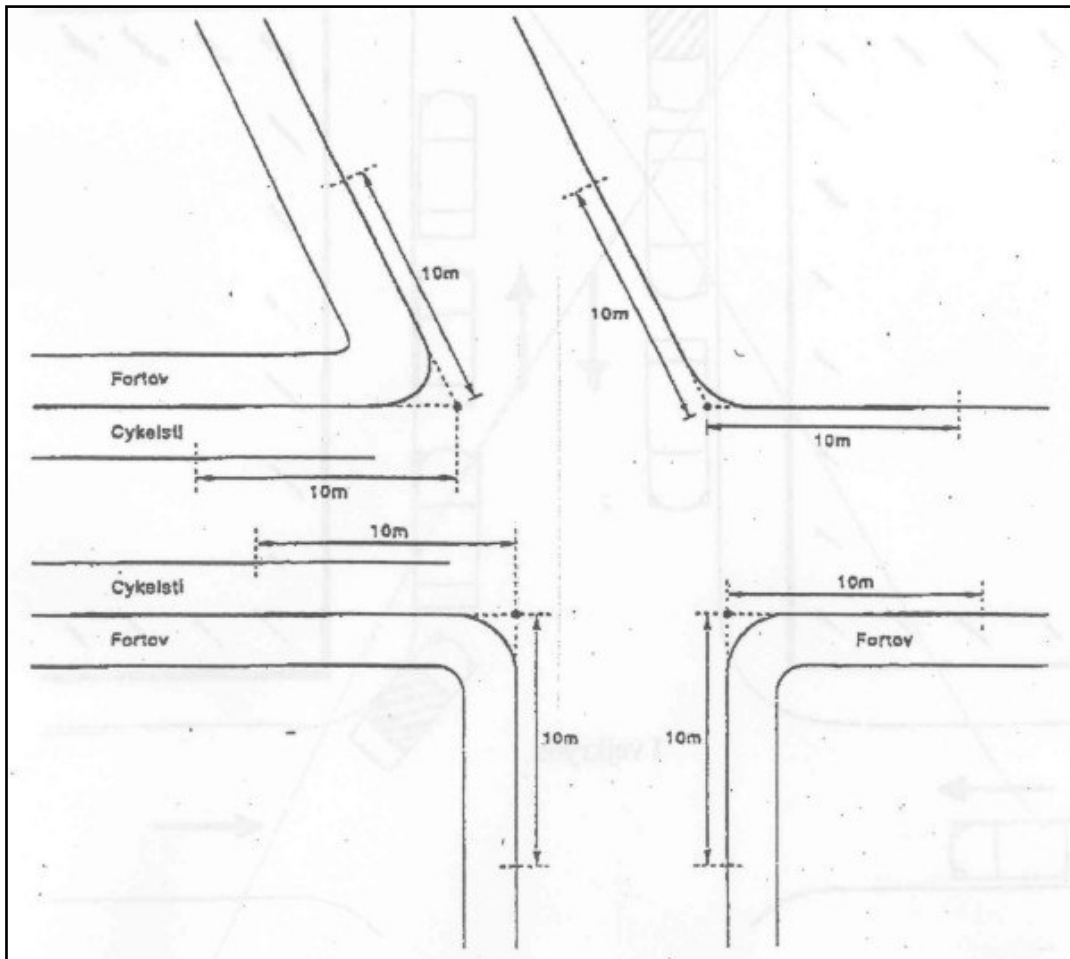
Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



Enkelte steder er der afmærket på kørebanen med en ubrudt gul kantlinie. Hvis dette er tilfældet, **anbefales** det, at parkeringsvagterne benytter punkt 01a.



Måleregler:

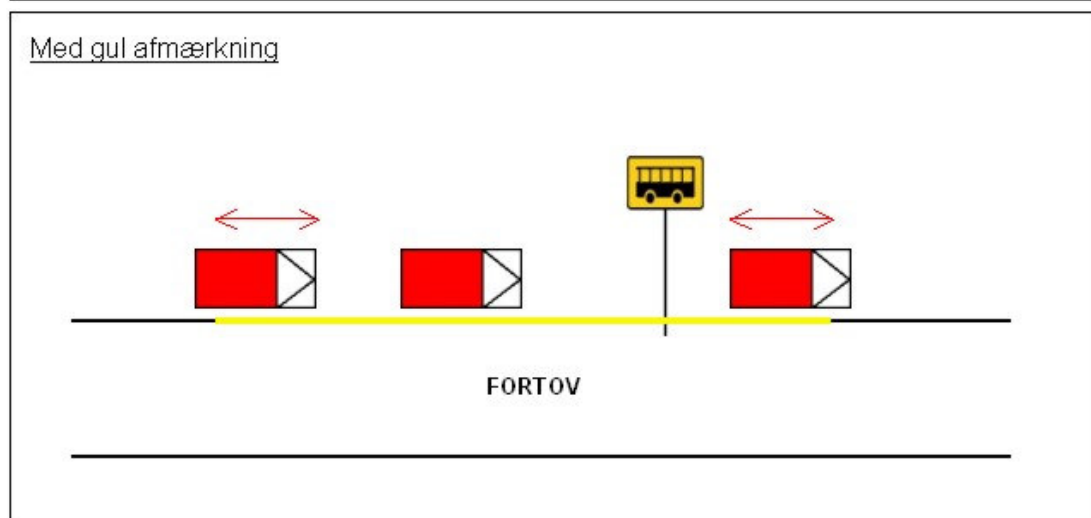
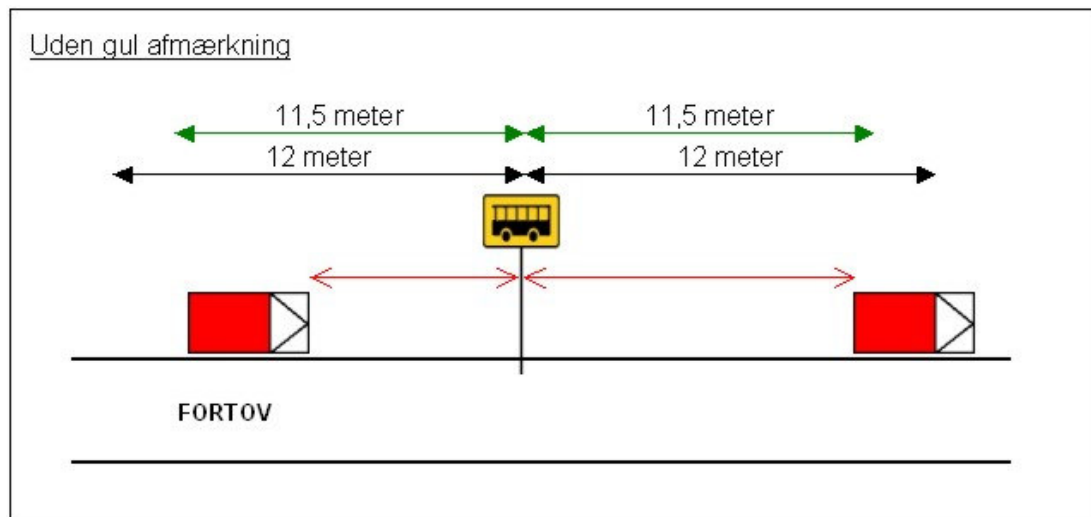


8.27. Busstoppested (23)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret

- på den afmærkede strækning på hver side af stoppestedsskiltet, eller
- inden for en afstand af 12 meter på hver side af skiltet, hvis strækningen ikke er afmærket.

I sidstnævnte tilfælde skal skitsen suppleres af en opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.28. Cykelsti, gangsti, fortov mv. (24)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet helt eller delvist var standset og parkeret på cykelsti, gangsti, fortov, midterrabat, helleanlæg eller lignende.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

Helt på fortov:

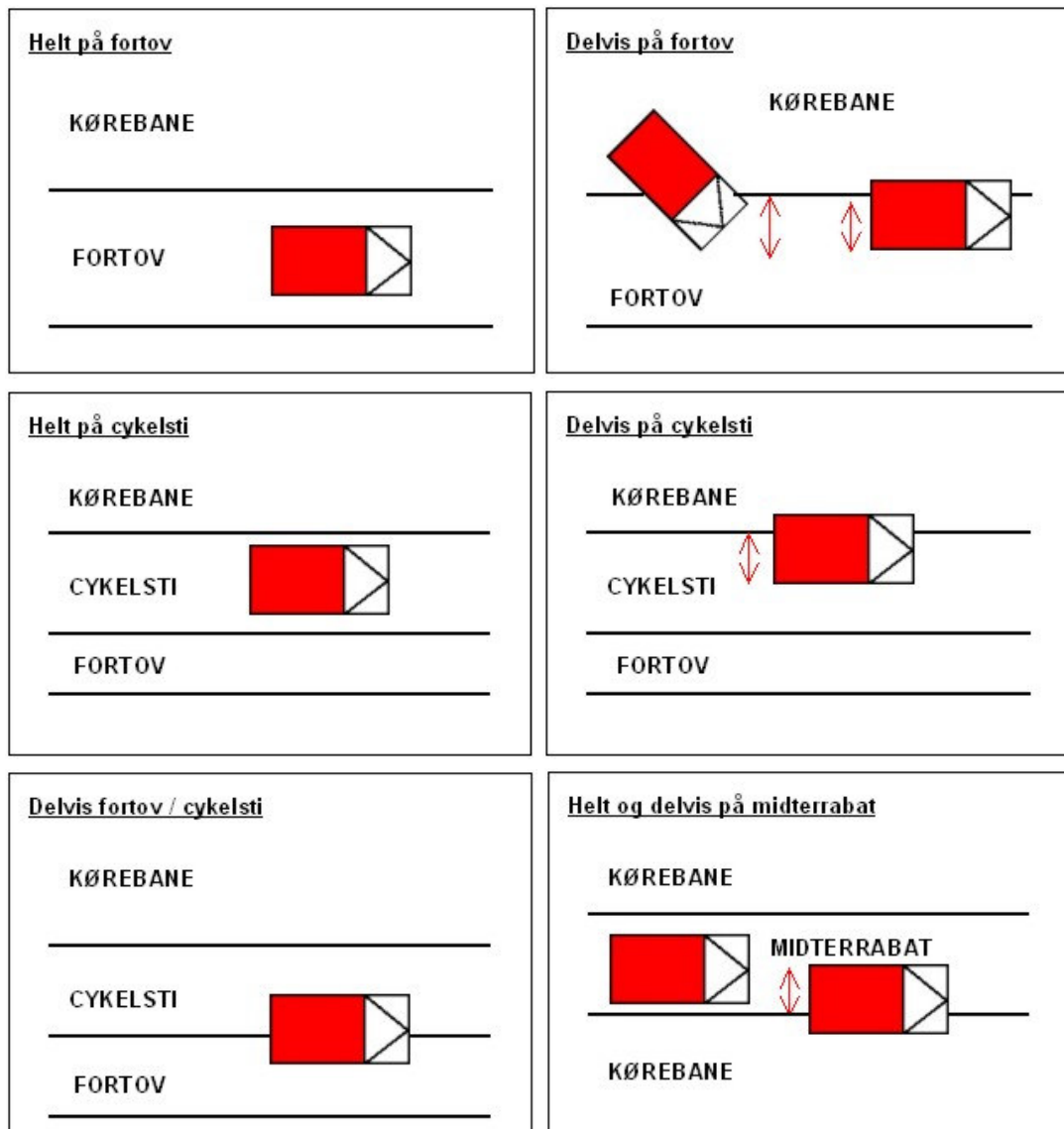


Delvis på cykelsti:



Eksempler på forskellig udformning af cykelstier og lignende arealer omfattet af bestemmelsen.





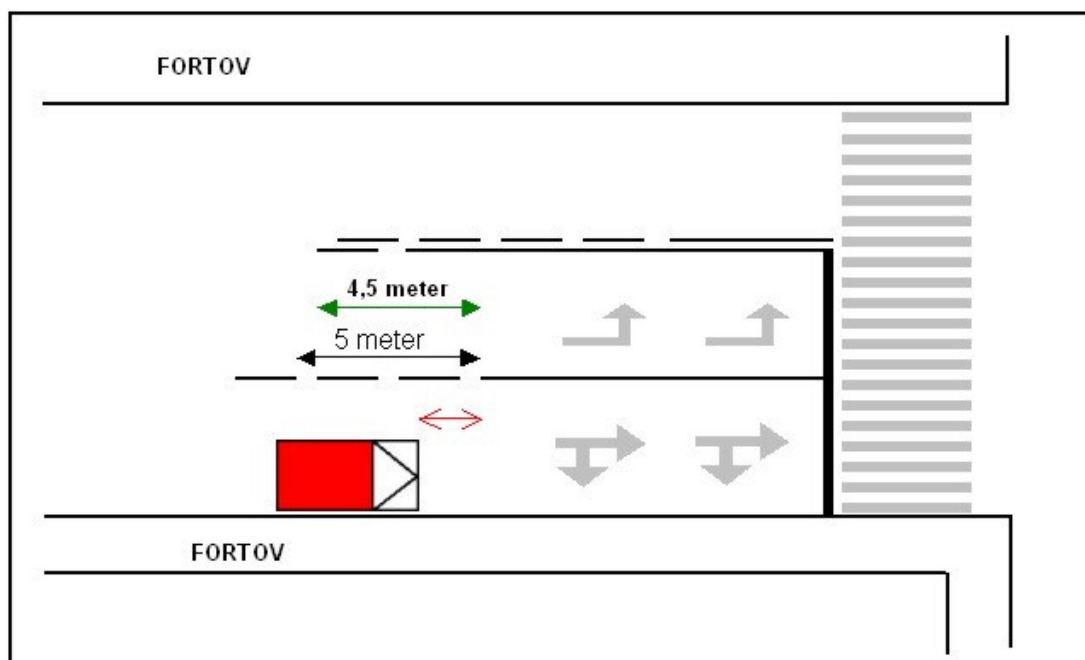
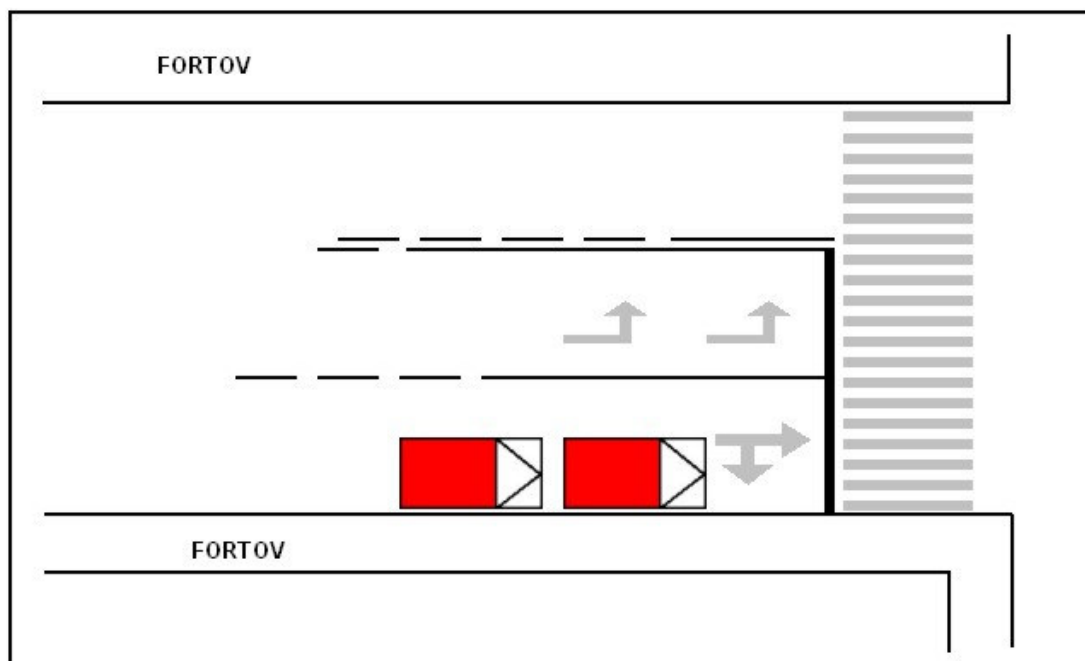
Principperne i ovenstående skitser er ligeledes gældende ved udfærdigelse af afgifter i forbindelse med gangsti, helleanlæg, siderabat mv.

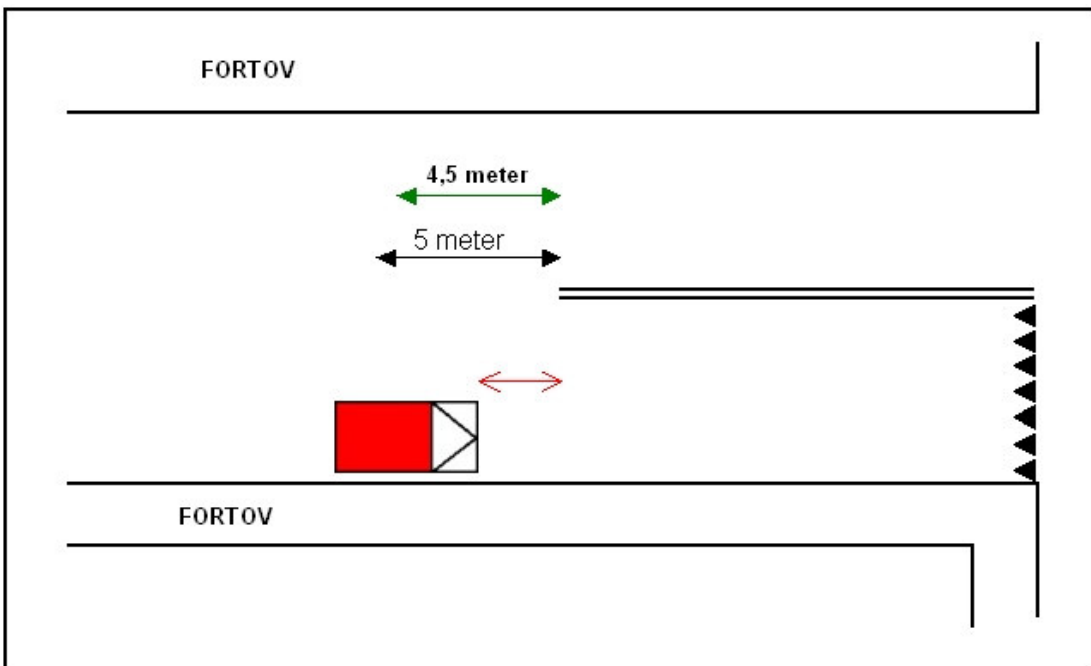
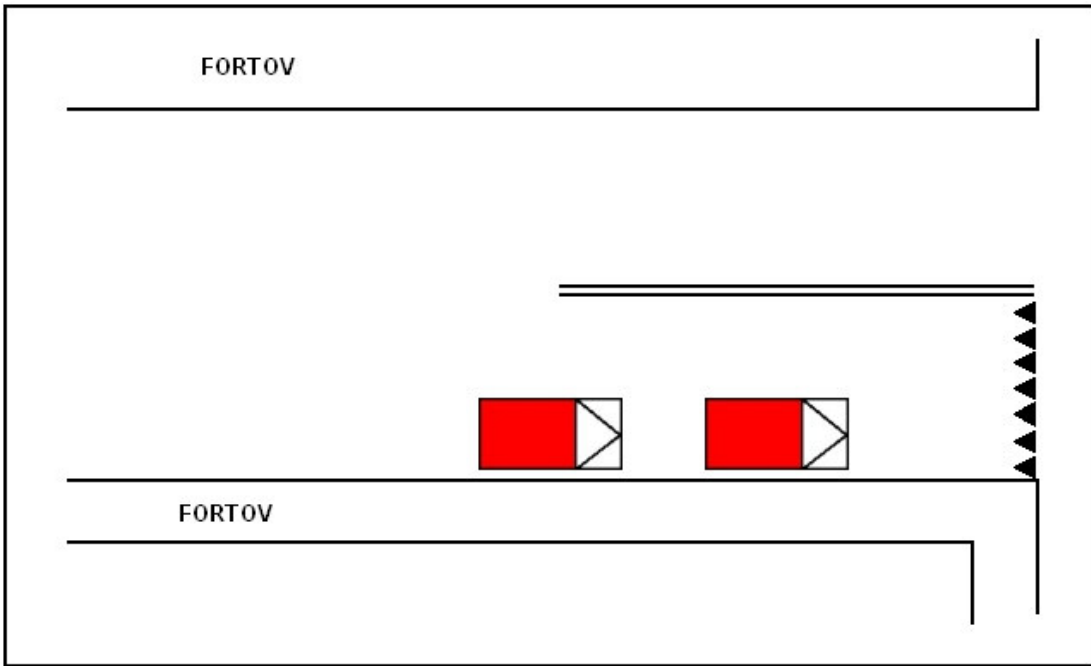
8.29. Opmarchområde (25)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret

- på en strækning, hvor kørebanen før vejkryds ved hjælp af spærrelinier er inddelt i vognbaner, eller
- inden for en afstand af 5 meter før begyndelsen af en sådan strækning.

I sidstnævnte tilfælde skal skitsen suppleres af en opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.

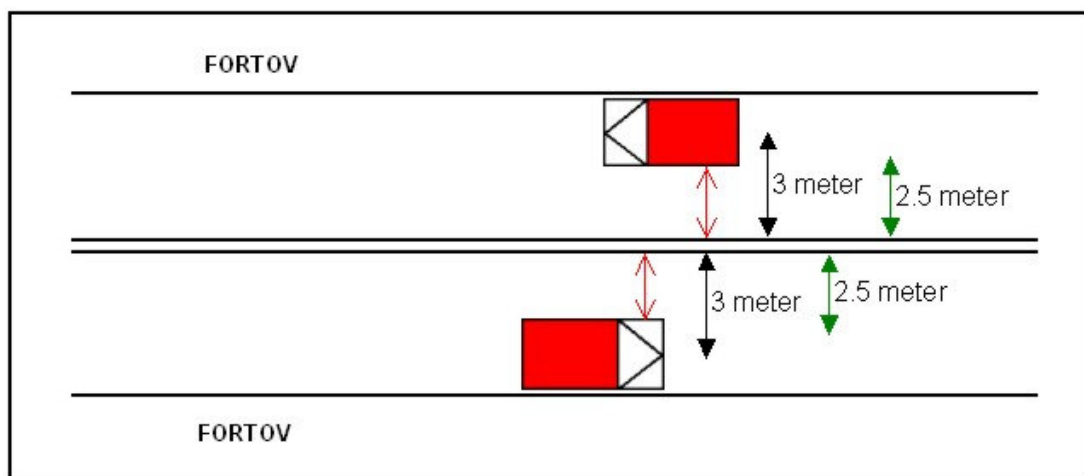
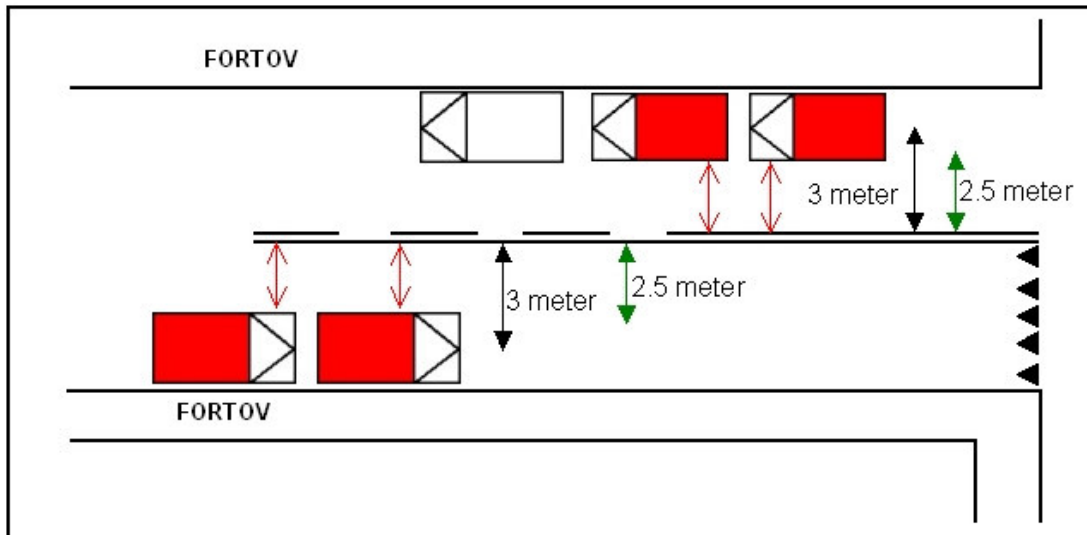




8.30. Spærrelinie (26)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret ved siden af en spærrelinie, hvor afstanden mellem køretøjet og spærrelinien er mindre end 3 meter, og at der ikke findes en punkteret linie mellem køretøjet og spærrelinien.

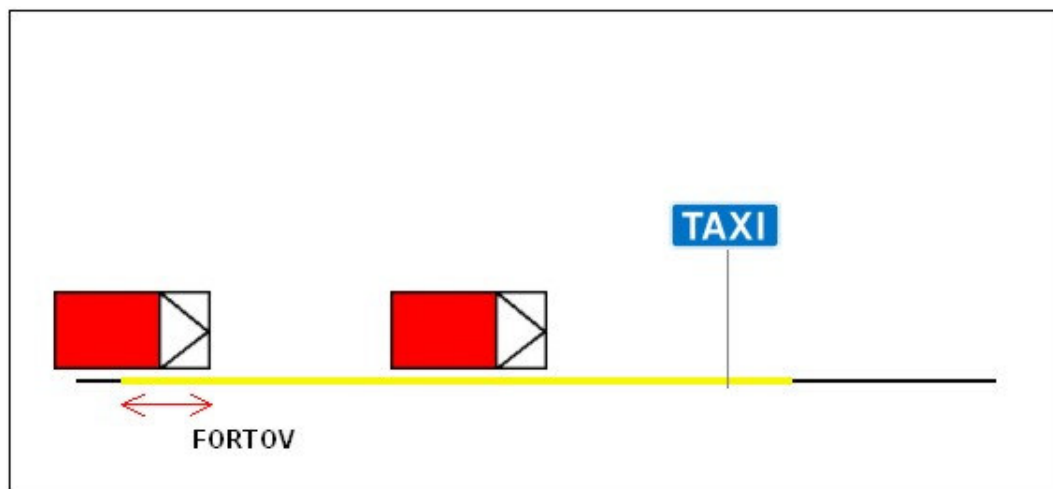
Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.31. Hyrevognsplads (27)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret på en holdeplads afmærket for hyrevogne.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.32 Betalingszone

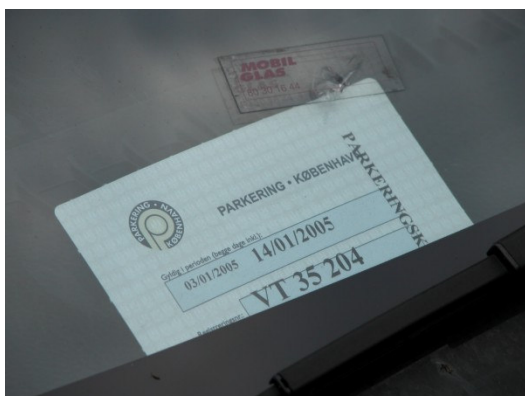
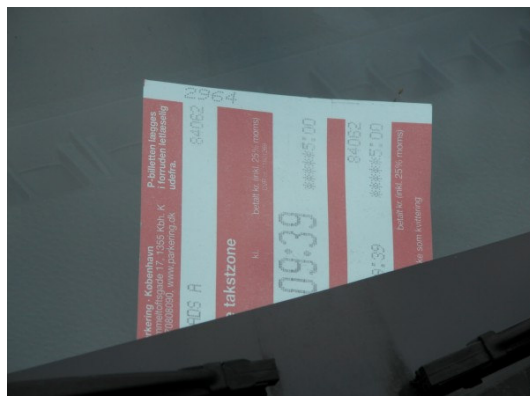
Nedenfor illustreres den zoneafmærkning, der anvendes i forbindelse med betalingszoner.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af afmærkningen.



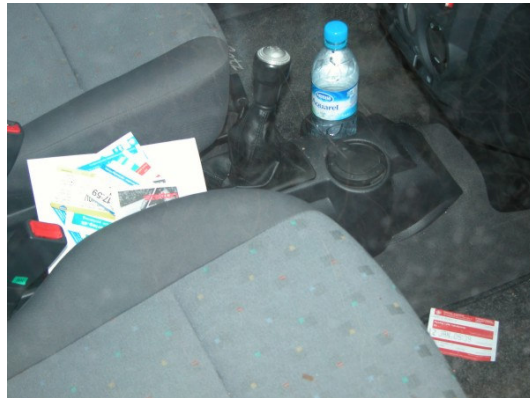
8.33 Uaflæselig p-billet (28a)

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde. Der bør udarbejdes notat, og der bør i den forbindelse om muligt noteres billetens kontrolnummer.



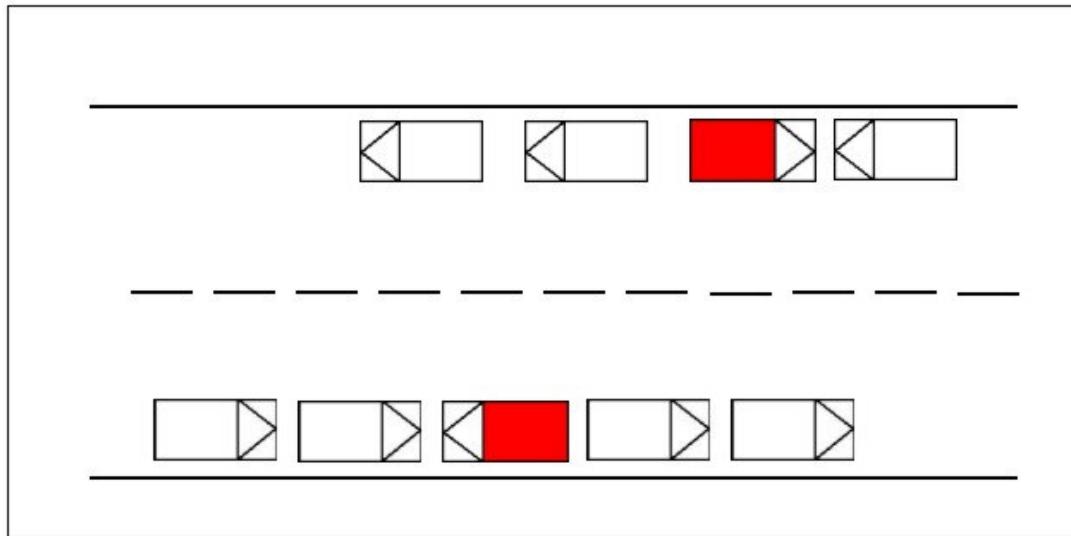
8.34 P-billet ikke synlig (28b)

Se nedenstående eksempler, der understreger, hvorfor et køretøj skal efterses grundigt, før det pålægges afgift for overtrædelse af punkt 28b.



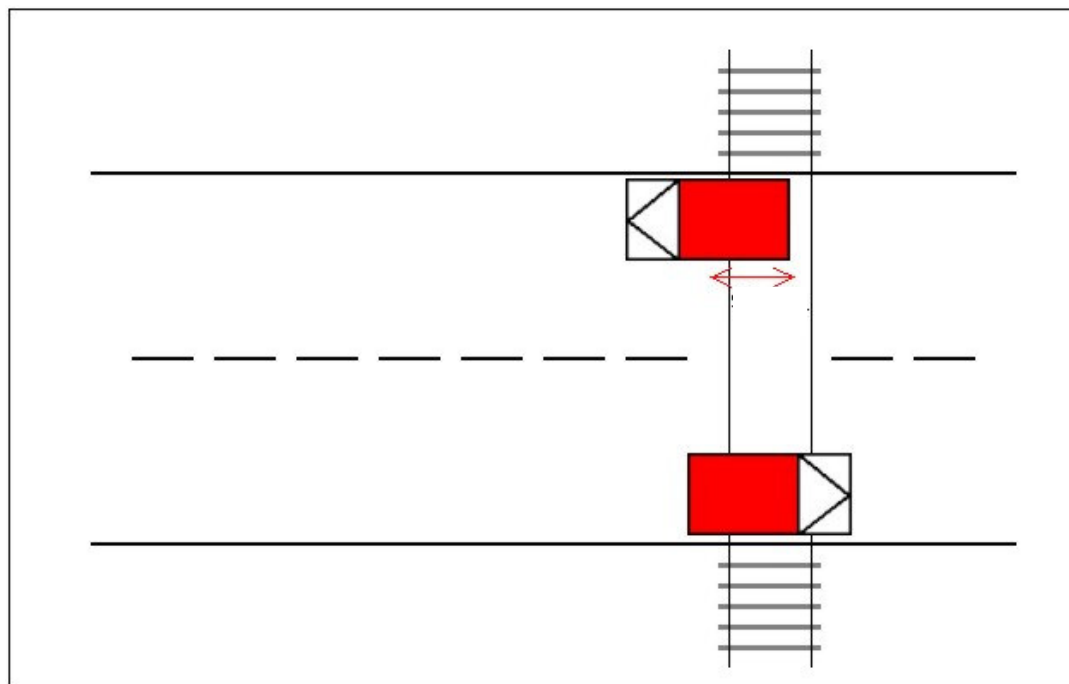
8.35. Standsning eller parkering i venstre side af vejen (29)

Se i øvrigt nedenstående illustration af forbudets anvendelsesområde.



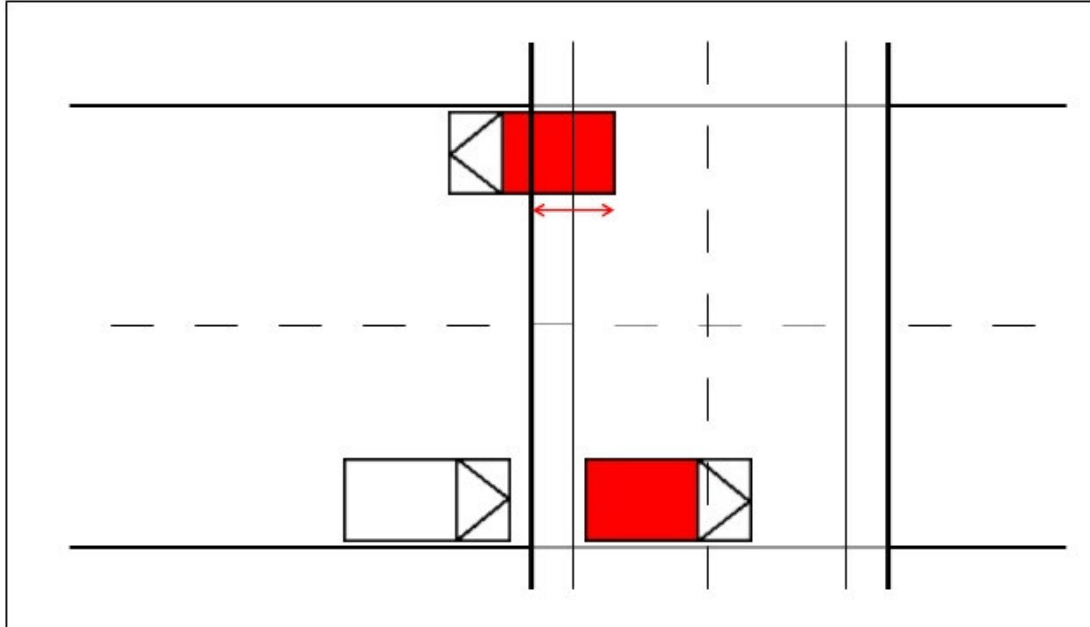
8.36. På jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel (30)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret på en jernbaneoverkørsel eller på en anden af de overkørsler, der er omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



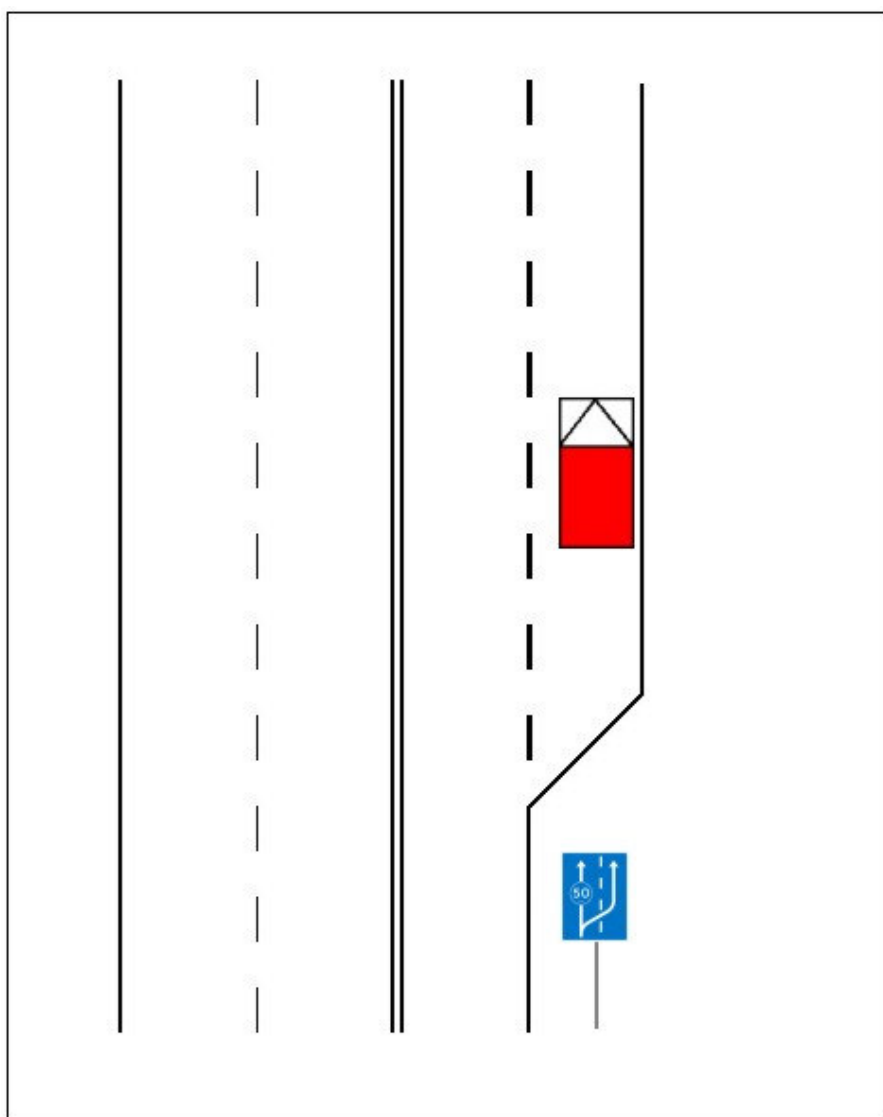
8.37. På bro over motorvej, i viadukt eller tunnel (31)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret på en bro over en motorvej, i en viadukt eller i en tunnel. Se i øvrigt nedenstående illustration af forbudets anvendelsesområde.



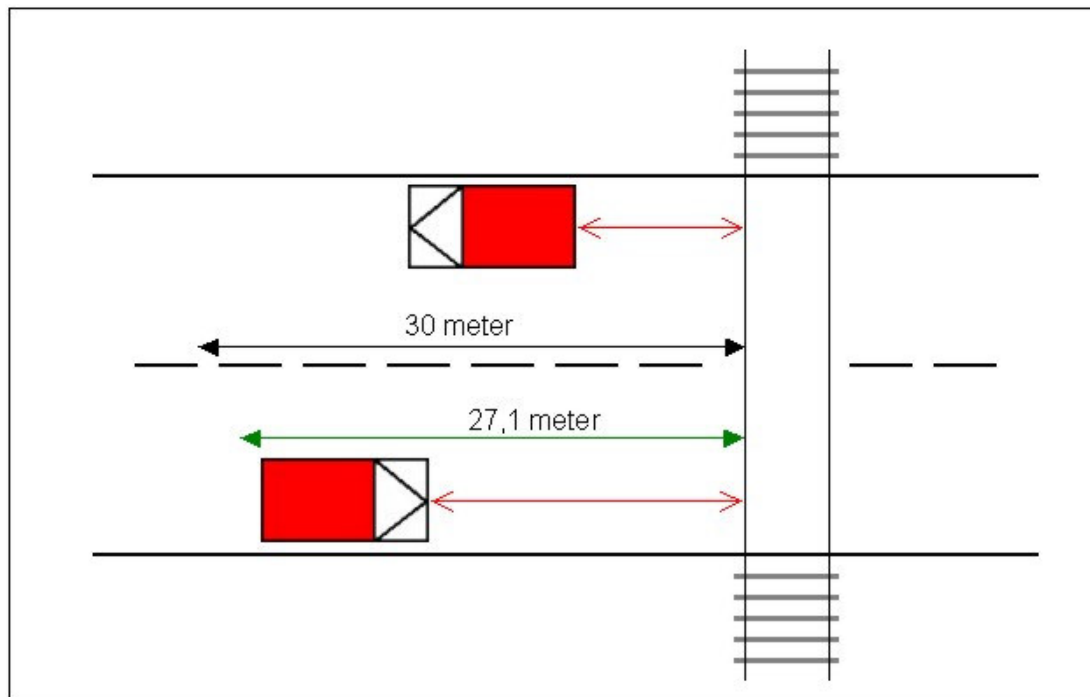
8.38. Krybespor (32)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var standset og parkeret i et krybespor. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



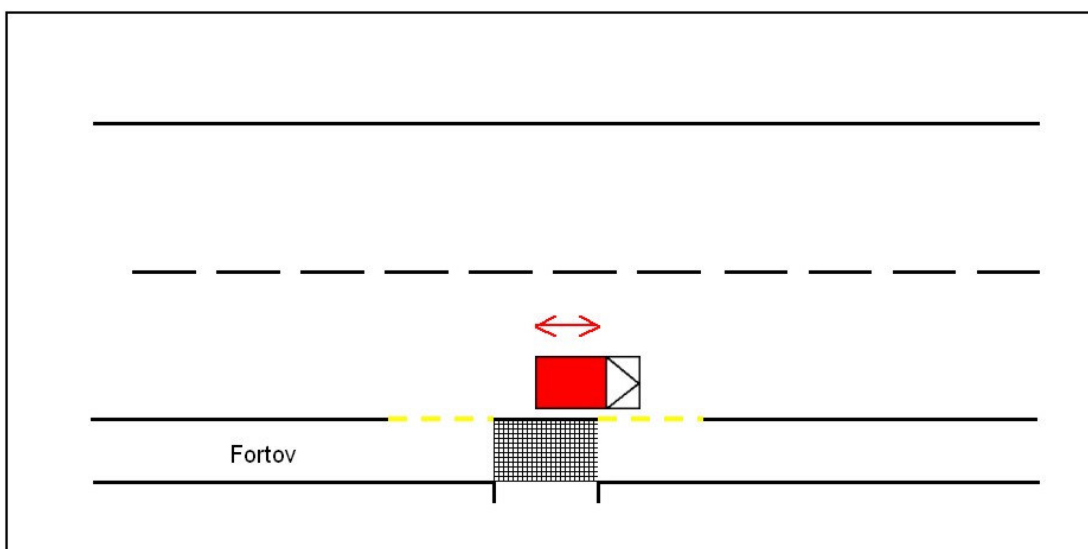
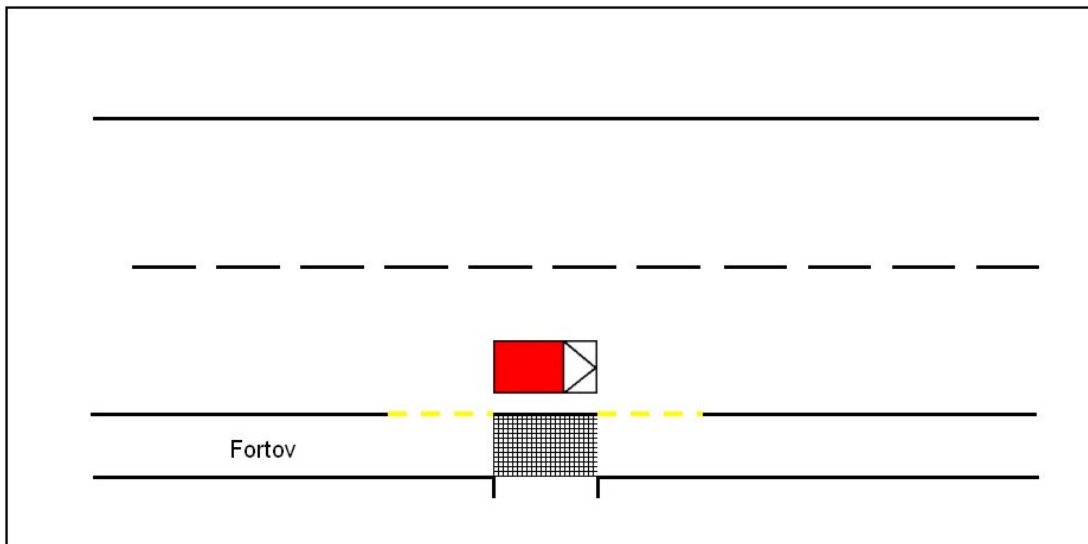
8.39. Nærmere end 30 m fra jernbaneoverkørsel (33)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret nærmere end 30 meter fra en jernbaneoverkørsel. Der skal endvidere foretages opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og 8.4. Se i øvrigt nedenstående illustration af forbudets anvendelsesområde.



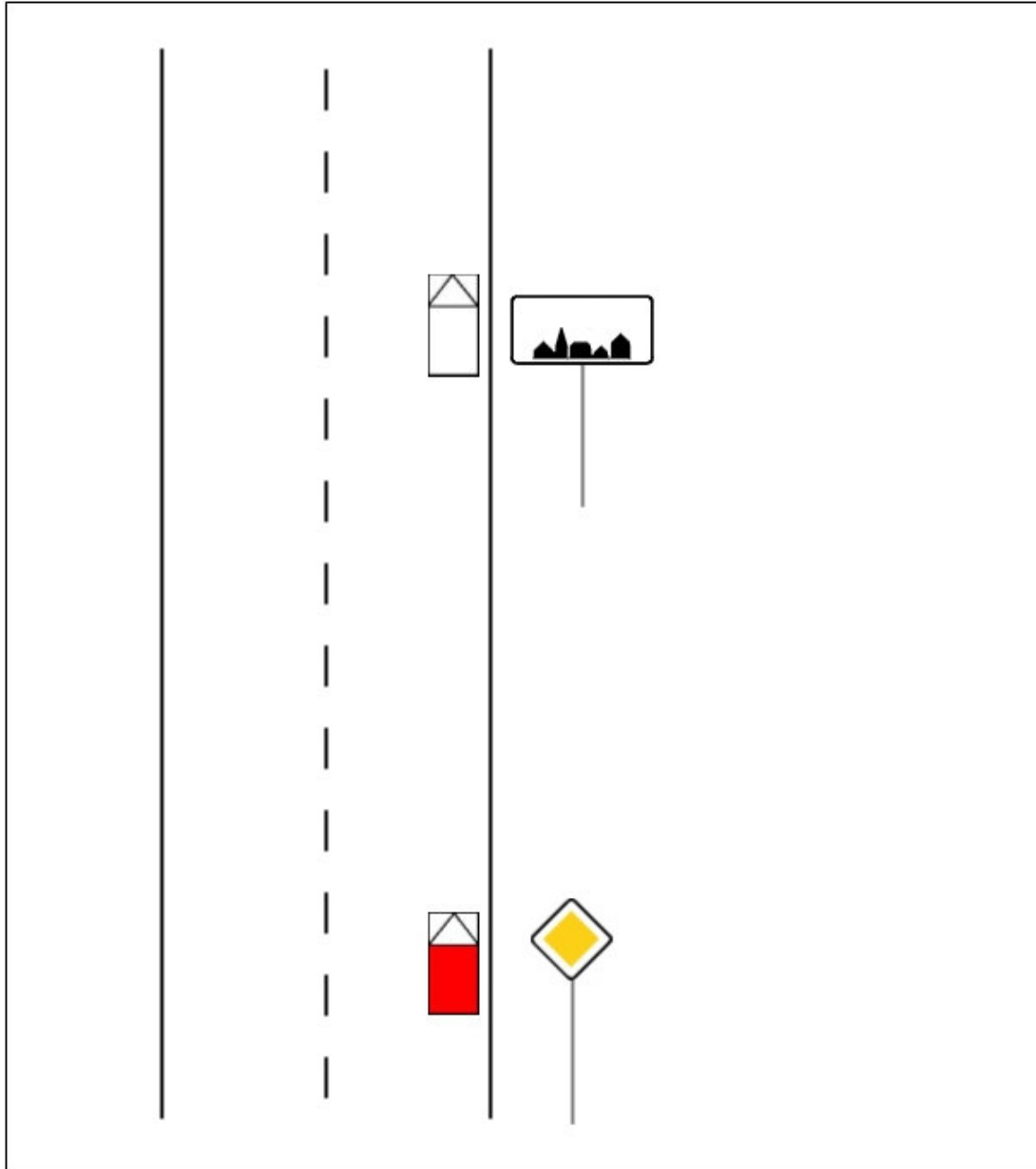
8.40. Ud for ind- og udkørsel fra ejendom (34)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret ud for ind- eller udkørsel fra en ejendom eller i øvrigt således, at kørsel til eller fra en ejendom var væsentligt vanskeliggjort. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



8.41. På hovedvej uden for tættere bebygget område (35)

Der skal normalt udarbejdes skitse, der viser, at køretøjet var parkeret på kørebanen på en hovedvej uden for tættere bebygget område. Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbudets anvendelsesområde.



9. Regelgrundlag

På Københavns Politis og Parkering • Københavns hjemmesider findes en oversigt over de relevante regler i love, bekendtgørelser og cirkulærer.

Der findes også andet materiale på hjemmesiderne mv., som kan give indsigt i, hvordan reglerne administreres i praksis.