

Vejledning

i udfærdigelse af parkeringsafgifter

udgivet af

Københavns Kommune

Indholdsfortegnelse

1.	Indledning	5
2.	Fremgangsmåden ved pålæggelse af parkeringsafgifter	7
2.1.	Hvor mange undersøgelser skal der foretages?	7
2.1.1.	Reglerne om af- og pålæsning som eksempel	9
2.1.2.	Mulighederne for at foretage ventilkontrol	11
2.1.3.	Opmåling af afstand	12
2.1.4.	Fotos	13
2.2.	Notatpligt og afgiftsdata	14
2.3.	Hvornår er parkeringsafgiften pålagt?	15
2.3.1.	Ophidsede bilister mv.	15
2.4.	Kravet om konduite og tolerance, herunder om observationstider	16
2.4.1.	Observationstider mv.	16
2.4.1.1.	Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved standsningsforbud	16
2.4.1.2.	Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved parkeringsforbud	17
2.4.1.3.	Særligt om observationstid i forhold til køretøjer med synligt handicapkort mv.	18
2.5.	Tolerancetærskler	19
2.6.	Betydningen af princippet om konduite i øvrigt	20
2.7.	Hvornår skal en parkeringsafgift normalt frafaldes?	21
2.8.	Flere afgifter ved fortsat parkering	21
2.8.1.	Forhøjede parkeringsafgifter	22
2.9.	Valgfrihed mellem flere forseelser	23
3.	Grundlæggende begreber	24
3.1.	Færdselslovens anvendelsesområde	26
3.2.	Særligt om vejkrydsbegrebet	28
3.3.	Hvornår er et køretøj placeret i vejkryds?	29
3.4.	Særligt om 10-meter-reglen	30
3.5.	Særligt om måleregler	32
3.6.	Særligt om håndhævelse af 10-meter-reglen ved vejkryds efter foretagelsen af servicemarkeringer	33
4.	Kompetence	34
4.1.	Parkeringskontrol på offentlige veje	34
4.2.	Parkeringskontrol på private fællesveje	35
4.3.	Parkeringskontrol på private veje	36
4.4.	Områder, hvor den kommunale parkeringskontrol er særligt begrænset	36
5.	Parkeringsvagtens særlige pligter som offentlig ansat	36
6.	Reglerne om afmærkning	37
7.	Gennemgang af de enkelte standsnings- og parkeringsforseelser	41
8.	Fotos, opmålingsregler, ventilkontrol, notater og anden dokumentation af de enkelte forbud mv.	73
8.1.	Færdselstavler af særlig relevans for parkeringskontrollen mv.	74
8.2.	Signaturforklaring	75
8.3.	Særligt om hvornår der skal foretages opmåling	76
8.4.	Fastsættelse af afstanden på tolerancetærskler	79
8.5.	Ventilkontrol	80
8.6.	Særligt om, hvornår der skal tages fotografier, og om de grundlæggende principper for fotograferingen	82
8.7.	Ubetinget standsningsforbud (01a)	84
8.8.	Særlig afgrænset bane (01b)	85
8.9.	Spærreflade (01c)	87
8.10.	Standsting i forbudszone (01d)	89
8.11.	Betinget standsningsforbud (02)	90
8.12.	Reserverede parkeringspladser – afmærket på kørebanen m.m. (03a)	92
8.13.	Standsting eller parkering på tværs af parkeringsbås (03b)	93
8.14.	Handicappladser (03c og 03d)	94
8.15.	Parkeringspladser reserveret til elbiler (03e)	95

8.16.	Betinget standsningsforbud. Ud- og indstigning tilladt (04)	97
8.17.	Parkeringsforbud afmærket ved tavle eller brudt gul kantlinje (05a)	98
8.18.	Påhængskøretøjer, herunder campingvogne mv., med tilladt totalvægt over 2000 kg (05b)	100
8.19.	Køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg (05c)	101
8.20.	Opholds- og legeområde (05d)	102
8.21.	Gågade (05e)	103
8.22.	Parkering i forbudszone (05f)	104
8.23.	Påhængskøretøjer mv. med tilladt totalvægt på højst 2000 kg. (05g)	105
8.24.	Parkering med et køretøj, der er særligt indrettet med henblik på reklame (05j)	106
8.25.	Parkering med et køretøj, der er særligt indrettet med henblik på overnatning (05k)	107
8.26.	Parkering i 2. position (05l)	108
8.27.	Parkering i cykelgade (05m)	110
8.28.	Uden for afmærkning mv. (07a, 07b, 08a og 08b)	111
8.29.	Reserveret parkeringsplads – afmærket ved tavle (13)	113
8.30.	Parkering der kræver brug af parkeringsskive (14, 15a, 15b, 16, 17, 18 og 19)	115
8.31.	Fodgængerfelt (20)	123
8.32.	Udkørsel fra cykelsti (21)	125
8.33.	Vejkryds (22)	127
8.34.	Busstoppested (23)	129
8.35.	Cykelsti mv. (24a)	131
8.36.	Fortov for alle køretøjer i tættere bebygget område og udenfor også for tunge køretøjer (24b)	132
8.37.	Fortov uden for tættere bebygget område (24c)	133
8.38.	Opmarchområde (25)	134
8.39.	Spærrelinje (26)	137
8.40.	Hyrevognsplads (27)	139
8.41.	Betalingszone	140
8.42.	Uaflæselig p-billet (28a)	140
8.43.	P-billet ikke synlig (28b)	142
8.44.	P-billet ugyldig (28c)	144
8.45.	Parkeringstid udløbet (28d)	146
8.46.	Flere parkeringsbillerter mv. (28e)	148
8.47.	Standstøpning eller parkering i venstre side af vejen (29)	149
8.48.	På jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel (30)	150
8.49.	På bro over motorvej, i viadukt eller tunnel (31)	151
8.50.	Krybspor (32)	152
8.51.	Nærmere end 30 m fra jernbaneoverkørsel (33)	152
8.52.	Ud for ind- og udkørsel fra ejendom (34)	154
8.53.	På hovedvej uden for tættere bebygget område (35)	156
8.54.	På en sådan måde, at letbanekørsel hindres (36)	157
9.	Regelgrundlag	157

GENEREL VEJLEDNING AFSNIT 1-6

1. Indledning

Københavns Kommune reviderer løbende sin vejledning i udfærdigelse af parkeringsafgifter.

Formålet med vejledningen er fortsat at give parkeringsvagterne tilstrækkelige retningslinjer 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 Center for Parkering (tidligere Parkering • København) kan pålægge parkeringsafgifter, og parkeringsmyndighederne vil derfor i en række situationer have adgang til at prioritere deres 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” i færdselslovens § 121, stk. 1, 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.

Vejledningens afsnit 1-6 udgør den generelle vejledning til parkeringsvagterne. Disse afsnit er systematiseret på følgende måde:

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 og hvordan parkeringsvagterne skal tage fotos, foretage opmåling af afstande og udarbejde notater mv.

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 er en 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.

Vejledningens afsnit 7-9 udgør den konkrete vejledning til parkeringsvagterne. Disse afsnit er systematiseret på følgende måde:

I afsnit 7 gennemgås de enkelte standsnings- og parkeringsforseelser. Forseelserne beskrives punkt for punkt svarende til rækkefølgen på den skriftlige meddelelse, 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 foretages opmåling mv.

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

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?

Det kan desværre ikke undgås, at der kan opstå uenighed mellem bilisten og parkeringsvagten om de faktiske forhold. Siden februar 2009 har Center for Parkering imidlertid haft mulighed for at supplere sagens øvrige oplysninger med fotos af forseelsen. Indførelsen af fotos har mindsket antallet af sager, der alene vedrører bevisbedømmelsen.

Center for Parkering har bevisbyrden for, at en parkeringsafgift er pålagt med rette. Selv om der i dansk ret er sket en afkriminalisering af parkeringsafgifter i begyndelsen af 1970'erne, hvorefter sagerne er blevet behandlet i den civile retsplejes former, så anses pålæggelsen af en parkeringsafgift som en straf i Den Europæiske Menneskerettighedskonventions forstand. Dette indebærer bl.a., at der i forhold til den enkelte bilist gælder en uskyldsformodning, og at bilisten ikke har pligt til at afgive forklaring i forbindelse med prøvelsen af en parkeringsafgiftssag.

Eksempel 1:

Østre Landsret havde i fire domme af 8. januar 2009 tilkendegivet, at da de kommunale parkeringsvagter er særligt uddannede til deres arbejde, er der en formodning om, at de udøver deres forvaltningsmyndighed som parkeringsvagter i overensstemmelse med de udarbejdede vejledningsbestemmelser herom.

To af disse sager blev indbragt for Højesteret, der den 12. januar 2010 afsagde kendelser i sagerne. I den ene sag tiltrådte Højesteret, at afgiften var pålagt med rette. Højesteret bemærkede i øvrigt, at der efter bevisførelsen ikke var grundlag for at antage, at parkeringsvagternes arbejdsforhold er tilrettelagt således, at de er tilskyndet til at udstede et vist større antal parkeringsafgifter. I den første sag fandt Højesteret, at parkeringsafgiften var pålagt med rette, da parkeringsbilletten, der var faldet ned, ikke var placeret synligt i forruden.

Den anden sag var en sag om et ikke synligt handicapskilt. Højesteret henviste i sin afgørelse til den begrundelse, som fremgik af fogedrettens afgørelse. Fogedretten havde lagt vægt på, at bilisten havde protesteret over afgiften umiddelbart efter, at denne var pålagt, at bilisten og dennes hustru havde afgivet troværdige forklaringer om, at handicapkortet var fast monteret på solskærmen, således at det på kontroltidspunktet var placeret synligt ud mod forruden, og at parkeringsvagterne ikke kunne huske den konkrete sag, men havde henholdt sig til den normale procedure for pålæggelse af afgifter. Det var således på baggrund af en konkret vurdering af beviserne i sagen, at Højesteret nåede frem til, at parkeringsafgiften skulle frafaldes. Højesteret lagde dog også vægt på, at det måtte antages, at kommunen havde haft mulighed for at sikre sig bevis ved fotografering.

Bevisbedømmelsen i dansk ret er fri. Det indebærer, at bevisbedømmelsen i alle sager skal foretages på baggrund af en konkret vurdering bl.a. af, hvor troværdig bilistens forklaring er, og hvor hurtigt der er gjort indsigelse, set i forhold til hvilke beviser kommunen har.

Eksempel 2:

Folketingets Ombudsmand har i en udtalelse af 29. november 2007 bl.a. udtalt følgende om bevisbedømmelsen i dansk ret:

”I dansk ret gælder som udgangspunkt at bevisbedømmelsen er fri. Der kan således ikke uden særlig hjemmel stilles krav om at Parkering • København skal anvende fotodokumentation i sager om parkeringsafgift. Jeg er for så vidt enig med Dem i at det er et retspolitisk spørgsmål om der bør stilles et krav om fotodokumentation i sager om parkeringsafgift. Som ombudsmand kan jeg ikke forholde mig til retspolitiske spørgsmål, men alene vurdere om Parkering • København har handlet i overensstemmelse med de gældende regler mv.”

Det fremgik i overensstemmelse hermed af den af Justitsministeriet nedsatte arbejdsgruppes rapport ”Bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet” fra 2013, at man ikke ønskede at stille et egentligt krav om foto, da bl.a. politiet fortsat ikke benyttede sig heraf i forbindelse med politiets udøvelse af parkeringskontrol.

Center for Parkering vil som hidtil skulle foretage en konkret vurdering af modtagne indsigelser og afveje disse over for Center for Parkerings egne beviser i forhold til den konkrete sag. I overensstemmelse med hidtidig praksis vil også parkeringsvagtens forklaring blive tillagt betydelig vægt, bl.a. fordi parkeringsvagten som offentligt ansat ikke har nogen personlig interesse i de enkelte sager, og fordi parkeringsvagten er underlagt en række forpligtelser, herunder pligten til at handle sagligt, tale sandt mv. Fogedretten i København behandlede f.eks. den 14. november 2014 en sag, hvor en bilist hævdede, at han ikke havde parkeret, men derimod havde holdt mindre end 3 minutter. Parkeringsvagten forklarede bl.a. i retten, at han godt kunne huske den pågældende parkering, at observationstiden, der var på 4 minutter, registreres automatisk, og at afgiften var udskrevet, da bilisten gik ham i møde. På baggrund af parkeringsvagtens sikre og troværdige forklaring lagde fogedretten til grund, at observationstiden havde været 4 minutter, og at parkeringsafgiften var klar til at blive pålagt, da bilisten gik parkeringsvagten i møde. Parkeringsafgiften var derfor pålagt med rette.

Center for Parkering lægger i denne forbindelse også vægt på, at det hele tiden har 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. Folketinget har således med vedtagelsen af lovforslag nr. L 174 om ændring af færdselsloven, der blev fremsat den 28. februar 2001, ændret færdselslovens § 121, stk. 2, således at parkeringsvagten ikke i forbindelse med pålæggelsen af en parkeringsafgift skal foretage partshøring efter forvaltningslovens § 19. Om baggrunden for denne ændring fremgår af lovforslaget, at der bliver pålagt et overordentligt stort antal parkeringsafgifter, *”som er baseret på normalt enkle og umiddelbart konstaterbare fakta. ...”*, og at gennemførelse af partshøring efter forvaltningslovens § 19 *”ikke er nødvendig for at sikre borgernes retsstilling.”*

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 sandsynliggør, at den konkrete afgift ikke burde have været pålagt.

Af forarbejderne til færdselsloven (Betænkning over forslag til færdselsloven fremsat af retsudvalget den 25. maj 1976, s. 1813) fremgår endvidere, 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.

Praksis viser i øvrigt, at det er af stor vigtighed, at parkeringsvagten sørger for at fremskaffe den fornødne dokumentation for, at parkeringsafgiften er lovlig og rigtig pålagt. 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 **parkeringsafgift i venstre side af vejen**, jf. færdselslovens § 28, stk. 2, 1. punkt, og § 121, stk. 1, nr. 1, som Center for Parkering 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.
- Parkeringsvagten skal endvidere – såfremt det 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 f.eks. efter omstændighederne komme på tale mere generelt at undersøge, om afmærkningen f.eks. alene er hjemlet i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, hvorefter forbuddet mv. alene gælder på offentlige veje og private fællesveje, eller om afmærkningen (tillige) er hjemlet i færdselslovens § 97, stk. 2, hvorefter forbuddet (også) gælder for rent private veje. Er dette spørgsmål ikke undersøgt, kan forsigtighedsprincippet tale for, at der ikke pålægges parkeringsafgifter for overtrædelse af offentligretlig 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.
- Pålæggelsen af en parkeringsafgift kræver altid et dobbelt hjemmelsgrundlag. Selv om 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 eksempel på en sådan begrænsning kan nævnes, at § 121, stk. 1, nr. 4, uanset ordlyden af færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2, alene hjemler pålæggelse af afgift, **hvis køretøjet er parkeret ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom**. Derimod vil politiet f.eks. også i disse tilfælde skulle være opmærksom på muligheden for at indlede en sag om pålæggelse af en bøde for forseelsen, jf. det anførte herom i færdselslovens § 118, stk. 9.

Nedenfor vil det nærmere omfang af de nødvendige undersøgelser forbundet med pålæggelsen 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. Der er følgende hovedretningslinjer for afgrænsningen af, om der foreligger af- eller pålæsning:

- 1) Der skal være tale om tungt eller omfangsrigt gods, eller
- 2) varer, der selv om 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.

Omfanget af det medbragte gods og den tid, der dokumenterbart er anvendt herpå, har også betydning i forhold til, om bilisten ikke lige så godt kunne have fundet en parkeringsplads at foretage af- og pålæsning fra.

Er der 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.

Dette er med til at understrege behovet for, at der i sådanne sager skal være en observationstid af en vis længde. I stedet for en længerevarende observationstid kan parkeringsvagten ofte med fordel anvende en ventilkontrol. I de situationer, hvor af- og pålæsning må anses som en nærliggende mulighed, bør parkeringsvagten være opmærksom på fordelene ved at anvende en ventilkontrol kombineret med en observationsperiode. 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 det 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 bagdøre 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 3:

Uddrag af Folketingets Ombudsmands udtalelse af 28. januar 2003:

”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 4:

Uddrag af Folketingets Ombudsmand udtalelse af 9. oktober 2002:

”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.

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 registreres de fornødne afgiftsdata,
- at der tages foto,
- at der i nogle tilfælde tages skriftlige notater eller udarbejdes anden dokumentation, 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, vil det være meget mere sandsynligt, at parkeringsafgiften kan fastholdes som lovlig, også selv om bilisten efterfølgende hævder, at han var i gang med en af- og pålæsning.

2.1.2. Mulighederne for at foretage ventilkontrol

Helt tilbage fra den gang, hvor det alene var politiet, der stod for parkeringskontrollen, har det været fast antaget, at en håndtegnet ventilkontrol var tilstrækkelig til at dokumentere, at et køretøj ikke var blevet flyttet. Det er i visse situationer helt centralt at kunne dokumentere dette, f.eks. hvor parkeringsvagten har en fornemmelse af, at bilisten ville kunne gøre gældende, at køretøjet ikke har været flyttet, og at der dermed har været tale om flere parkeringsafgifter for samme parkering. Denne faste antagelse har først været prøvet ved en kendelse afsagt af Østre Landsret den 3. maj 2010, hvor bilisten havde gjort indsigelse mod parkeringsafgiften, da han hævdede, at den pågældende trailer, der kun havde to hjul, ikke havde været flyttet. Af kendelsen fremgår bl.a. følgende:

”Da det fremlagte skema med ventilkontrolldata ikke er underbygget ved fotografier, forklaring fra parkeringsvagten eller andre bevisligheder, og da dette skema ikke i sig kan udgøre tilstrækkeligt bevis for, at parkeringsafgiften er pålagt med rette”. Den pålagte parkeringsafgift blev derfor frafaldet.

Dette har givet anledning til at revurdere den hidtidige praksis.

Ventilkontrol består herefter af fotodokumentation af ventilernes position på to forskellige tidspunkter, af andre bevisligheder bestående af en sandsynlighedsberegning udført af Teknologisk Institut den 1. juni 2010, og så vil parkeringsvagten normalt skulle aflægge forklaring om sine procedurer mv., hvis en afgift bliver indbragt for fogedretten.

For så vidt angår fotodokumentationen, så viser beregningerne fra Teknologisk Institut klart, at det er meget væsentligt, at de enkelte fotos er taget lige ud for hjulet, hvilket er nærmere beskrevet i afsnit 8.5 nedenfor.

Udgangspunktet er, at ventilkontrol kun kan anvendes, når det er muligt at fotografere alle fire hjul. Parkeringsvagten skal i den forbindelse være meget opmærksom på det anførte i afsnit 8.6 om, at parkeringsvagtens sikkerhed altid har første prioritet.

Er det imidlertid muligt at foretage en ventilkontrol af fire hjul, og er alle otte fotos taget lige ud for hjulene, så er det efter Teknologisk Instituts beregninger kun muligt, at køretøjet har været flyttet 1 ud af 1.666.666 gange. Det er vores vurdering, at domstolene som alt overvejende udgangspunkt efter en samlet vurdering af sådanne fotos, brevet fra Teknologisk Institut og en god vidneforklaring fra parkeringsvagten vil nå frem til, at den pålagte parkeringsafgift er tilstrækkeligt dokumenteret.

Er det ikke muligt at tage fotos af fire hjul, f.eks. fordi køretøjet kun har to, eller fordi det ikke er muligt af sikkerhedsmæssige årsager, vil der også i særlige situationer kunne foretages ventilkontrol. Dette kræver imidlertid som minimum, at der tages gode fotos lige ud fra hjulene, samt at der er andre særlige kendetegn, som der kan foretages beregninger i forhold til, og som derved vil medvirke til at øge bevisværdien af den pågældende dokumentation. Opstår der en tvist i en sådan situation, kan Center for Parkering øge sandsynligheden for, at køretøjet ikke har været flyttet betydeligt, ved at lade Teknologisk Institut foretage en konkret sandsynlighedsberegning ud fra det, de kalder "*udskrift og opmåling*".

Den nye bestemmelse, hvorefter et havareret køretøj først anses for parkeret efter 18 timer, indebærer, at der i fremtiden skal foretages ventilkontrol, når et køretøj er synligt havareret.

Ventilkontrol kan herudover bl.a. anvendes i følgende situation:

Om der konkret skal foretages ventilkontrol beror på, om parkeringsvagten i situationen har en fornemmelse af, at ventilkontrol vil være et hensigtsmæssigt bevismiddel i den konkrete situation.

Ordet "fornemmelse" er her udtryk for, at det i vidt omfang er overladt til den enkelte parkeringsvagts frie skøn over, om der skal foretages en sådan kontrol. Parkeringsmyndigheder skal ikke efterfølgende ud i en argumentation om, hvorfor kontrollen blev hhv. foretaget eller 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 sammenhæng med en efterfølgende indsigelse mod den pålagte 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.

2.1.3 Opmåling af afstand

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, skal parkeringsvagten foretage opmåling, således at opmålingen underbygger oplysningerne fra afgiftsdataene.

Der vil således altid være pligt til at foretage opmåling i alle de tilfælde, hvor der er et særligt **afstandskrav**. Dette gælder derfor f.eks. også i forhold til overtrædelsen af reglen om spærrelinjer, 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. 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 kørebane kant – f.eks. ved spærreflade – 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, og hvor der ikke er et egentligt afstandskrav, **vil der normalt ikke skulle foretages opmåling**, medmindre forsigtighedsprincippet efter omstændighederne konkret tilsiger dette.

Det er dog i forbindelse med opmålingen centralt, at det under behandlingen af de enkelte sager kommer frem, hvad kommunen søger at vise ved hhv. fotos og f.eks. lasermålinger mv. Fotos er f.eks. generelt ikke et egnet middel til at måle afstande, og fotos skal derfor ikke anvendes som dokumentation herfor.

For en uddybende omtale af spørgsmålet om opmåling henvises til afsnit 8 nedenfor.

2.1.4 Fotos

Alle parkeringsvagter er udstyret med en håndterminal, der gør det muligt for parkeringsvagterne at tage fotos som dokumentation for overtrædelsen af et standsnings- eller parkeringsforbud.

Fotodokumentation vil i en række tilfælde kunne erstatte og i andre tilfælde være et godt supplement til de øvrige undersøgelses- og dokumentationsformer, som også anvendes af parkeringsvagterne, herunder f.eks. opmåling af afstande, observationstider, udarbejdelse af notater mv.

Fyldestgørende fotodokumentation og afgiftsdata udgør et tilstrækkeligt bevis i mange situationer. Der er ikke behov for yderligere dokumentation, hvis denne ikke særskilt bidrager med andet, end det der allerede fremgår af foto og afgiftsdata.

Fotodokumentationen skal under alle omstændigheder medvirke til at skabe større sikkerhed for, at overtrædelsen af et standsnings- eller parkeringsforbud kan dokumenteres i tilstrækkeligt omfang – herunder i retten – i de tilfælde, hvor det traditionelle dokumentationsmateriale af den ene eller anden grund ikke udgør et tilstrækkeligt bevis i den konkrete situation.

Fotografier kan f.eks. anvendes som dokumentation for, at et køretøj har været parkeret et bestemt sted eller på en bestemt måde. Herved kan fotografier udgøre en del af dokumentationen for, at et køretøj har været standset eller parkeret i strid med et standsnings- eller parkeringsforbud, der har været skiltet eller afmærket på kørebanen.

Fotografier kan også anvendes som dokumentation for, at køretøjet var parkeret helt uden brug af parkeringsskive, at parkeringstiden var overskredet, at parkeringsskiven var urigtigt indstillet, at parkeringsskiven var uaf læselig, at der var anvendt mere end én parkeringsskive, eller at der var anvendt en ulovlig parkeringsskive.

Fotografier kan også anvendes i andre sammenhænge, hvor de konkret skønnes at kunne få en bevismæssig betydning. Dette kunne f.eks. være i situationer, hvor parkeringsvagten ikke finder det nødvendigt at foretage en kombination af ventilkontrol og en observationsperiode, men hvor det alligevel af hensyn til mulighederne for at imødegå indsigelser om af- og pålæsning findes hensigtsmæssigt at tage fotos f.eks. med 1 minuts mellemrum, der viser, at der ikke i observationsperioden var nogen form for synlig aktivitet ved køretøjet.

Derfor skal der stort set altid tages fotografier som dokumentation for en forseelse. Kun i tilfælde, hvor de konkrete forhold på stedet indebærer, at et fotografi med sikkerhed vil være helt uden dokumentationsværdi, bør dette undlades. I givet fald er det væsentligt, at den øvrige dokumentation er meget velunderbygget i forhold til at kunne dokumentere den pågældende forseelse.

Parkeringsvagten skal særligt i forhold til de fotos, der tages om natten, være opmærksom på, at det efterfølgende kan være vanskeligt at bruge disse fotos til dokumentation for særlig mange detaljer. Derfor er det vigtigt at være opmærksom på, om det er vanskeligt i den konkrete situation at tage rigtig gode fotografier.

Pålægger parkeringsvagten f.eks. en parkeringsafgift for at holde for tæt på et vejkryds til et køretøj, der holder i en tidligere parkeringsbås, som er forsøgt fjernet, vil det kunne have stor bevismæssig værdi, at parkeringsvagten tager et notat om, at den tidligere bås er fjernet.

De nærmere retningslinjer for, hvordan fotografierne skal tages i forhold til de enkelte standsnings- og parkeringsforbud, er angivet i forhold til de enkelte forseelser i afsnit 7 og afsnit 8.7 til afsnit 8.51.

2.2. Notatpligt og afgiftsdata

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 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 (afgiftsdata), der i forbindelse med pålæggelsen af parkeringsafgiften normalt skal placeres på køretøjet eller overgives til føreren, jf. færdselslovens § 121, stk. 3:

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

I forbindelse med pålæggelsen af en parkeringsafgift indtaster eller scanner parkeringsvagten efter det oplyste køretøjets registreringsnummer to gange.

Hvad angår spørgsmålet om køretøjets farve, er dette et spørgsmål, som ofte giver anledning til drøftelser. Det skyldes, at der 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.

Det bør i den konkrete sag overvejes, om noter om køretøjets model, type, farve mv. i almindelighed vil kunne erstattes af fyldestgørende fotodokumentation, således at fotodokumentationen sammen med de ovennævnte afgiftsdata udgør den fornødne dokumentation for det pågældende køretøjs placering på kontroltidspunktet.

Et notat om væsentlige faktiske forhold kan have 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 parkeringsafgiften bliver fastholdt.

Det er derfor vigtigt, at der i relevant omfang efter en konkret vurdering udarbejdes gode notater, der yderligere belyser de forhold, der er af væsentlig betydning for vurderingen af, om pålæggelsen af den pågældende parkeringsafgift er sket med rette.

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. Når parkeringsvagten har udskrevet parkeringsafgiften, kan parkeringsafgiften pålægges, hvilket normalt sker ved, at parkeringsafgiften enten anbringes på køretøjet eller overgives til føreren.

Er parkeringsafgiften imidlertid endnu ikke skrevet ud, er parkeringsvagten ikke i besiddelse af en skriftlig meddelelse, der kan anbringes på køretøjet eller overgives til føreren.

I de situationer, hvor en bilist kommer tilbage til køretøjet med henblik på straks at borttransportere køretøjet, uden at parkeringsvagten har færdiggjort arbejdet med udfærdigelsen og udskrivelsen af parkeringsafgiften, kan parkeringsvagten derfor ikke pålægge en parkeringsafgift.

Kommer bilisten tilbage til køretøjet, og tager bilisten herefter ikke initiativ til straks at flytte dette, så skal parkeringsvagten vejlede bilisten om, at køretøjet er henstillet ulovligt, og at der vil blive pålagt en parkeringsafgift, hvis køretøjet ikke bliver flyttet. Lytter bilisten ikke til denne vejledning, vil parkeringsvagten kunne tage et notat herom, og parkeringsvagten vil herefter med rette kunne færdiggøre udfærdigelsen og udskrivelsen af parkeringsafgiften, der herefter kan pålægges det pågældende køretøj.

Der opstår af og til situationer, hvor en bilist nægter at lade parkeringsvagten sætte en parkeringsafgift på køretøjet, der er færdigudarbejdet, 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 sådanne situationer – efter at der er udfærdiget notat om hændelsesforløbet – sende den pålagte parkeringsafgift til ejeren af køretøjet efterfølgende. 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.

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 en parkeringsafgift, 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.

Skønmæssige 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.

Der er dog den regel, at parkeringsvagterne kun kan starte observationstiden, når parkeringsvagten har en klar formodning om, at en restriktion er overtrådt, og at der derfor kan pålægges en parkeringsafgift. Dette betyder f.eks. i forhold til køretøjer henstillet på særligt afmærkede handicappladser, at parkeringsvagten først skal foretage en foreløbig undersøgelse af, om der er det påkrævede handicapkort i bilen, og først herefter skal påbegynde observationstiden samtidig med, at der tages foto, afgiftsdata noteres, og eventuel anden relevant dokumentation tilvejebringes.

Dette indebærer også, at observationstiden naturligvis ikke kan startes, før der foreligger en overtrædelse af reglerne og dermed en parkeringsforseelse, der principielt kan føre til pålæggelsen af en parkeringsafgift. Det er dog ikke således, at der i forbindelse med en mulig overtrædelse af et parkeringsforbud først skal gå 3 minutter, inden observationstiden på 4 minutter kan påbegyndes. Det afgørende er i sådanne tilfælde, at parkeringsvagten kan konstatere, at der tilsyneladende er ved at ske en overtrædelse af et parkeringsforbud, f.eks. fordi føreren har forladt køretøjet på et sted, hvor der ikke må parkeres. Når parkeringsvagten har konstateret dette, kan observationstiden på de 4 minutter påbegyndes. Er tiden på en billet derimod ikke udløbet, eller er der ifølge parkeringsskiven fortsat tid tilbage at parkere i, vil parkeringsvagten oplagt endnu ikke kunne starte observationstiden.

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.

Pligten til at undersøge de faktiske forhold vil under alle omstændigheder medføre en pligt til at observere køretøjet i en kortere periode. Hvor lang denne observationsperiode skal være afhænger normalt af, om det pågældende køretøj er placeret i strid med et standsningsforbud eller et parkeringsforbud, ligesom der efter en konkret vurdering i visse tilfælde kan være behov for at observere nogle køretøjer i længere tid end andre.

I de tilfælde, hvor parkeringsvagten skal undersøge, om der er et handicapkort i køretøjet, påbegyndes observationstiden først, når parkeringsvagten har foretaget de nødvendige undersøgelser og på denne baggrund er sikker på, at der ikke er et handicapkort i køretøjet.

2.4.1.1 Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved standsningsforbud

Der er ikke faste regler om en bestemt observationstid ved pålæggelse af en parkeringsafgift for overtrædelse af et standsningsforbud, men 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 ikke 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 tage fotos og få udarbejdet en parkeringsafgift, 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 parkeringsafgiften er udfærdiget og udskrevet, at parkeringsvagten har en skriftlig meddelelse, der kan anbringes på køretøjet. Såfremt bilisten fjerner sit køretøj, inden dette arbejde er gjort færdigt, vil der 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 er underlagt samme regler som øvrige køretøjer. Taxier/hyrevogne vil dog 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 trafikken 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 trafikken afvikling.

2.4.1.2 Observationstid ved pålæggelse af parkeringsafgifter ved parkeringsforbud

Inden der pålægges en parkeringsafgift for overtrædelse af et parkeringsforbud, skal køretøjet observeres i en given periode – den såkaldte observationstid.

Udgangspunktet for vurderingen af, hvilken observationstid der er nødvendig, er, 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. 18, 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 til kende. 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 er 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. 18. 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 længere tid end de 4 minutter.

Det forhold, at der er tale om en **varebil**, 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 korterevarende ventilkontrol afsluttende med en observationstid på 4 minutter.

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 køretøjer med synligt handicapkort mv.

I de særlige regler om parkeringskort for personer med handicap (bekendtgørelse nr. 661 af 11. juni 2010) er der fastlagt en række bestemmelser, der har betydning for udøvelsen af parkeringskontrollen.

Udenlandske kort accepteres i et vist omfang, 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 handicapkøretøj eller lignende, hvilket tillige vanskeliggør en effektiv kontrol af kortene.

Parkeringskortet knytter sig altså til den handicappede 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.

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 handicapkort parkeres i strid med f.eks. et parkeringsforbud.

Når en bil med handicapkort 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 parkeringens start indstille parkeringsskivens viser ved udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted.

Overser bilisten dette, og er parkeringsskiven 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 15a og 15b, 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 overtrædelsespunkt 14-19 på den skriftlige meddelelse og i afsnit 7 nedenfor.

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. 13, 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 handicapkort 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 handicapplads, jf. § 11, stk. 2. I sådanne tilfælde vil der også skulle anvendes parkeringsskive, selv om der er et handicapkort i bilen.

Man skal samtidig være opmærksom på, at køretøjer forsynet med handicapkort er fritaget for betaling inden for P-zonerne med betalingsparkering, jf. § 4 i Københavns Kommunes lokale standsnings- og parkeringsbekendtgørelse.

Derimod kan handicapkortet 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 tage fotos, 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 margen med henblik på at udelukke disse usikkerhedsmomenter.

Det anbefales, at dette sker ved, at der som minimum tillades bilisterne en **margen 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 forbuddet er gældende. Der henvises til det anførte om fastsættelsen af afstanden på de enkelte tolerancetærskler i afsnit 8.4.

Det betyder i praksis, at der f.eks. næppe nogensinde vil kunne pålægges et køretøj en parkeringsafgift, fordi dette er placeret 9,50 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 mere end 8,80 meter fra et vejkryds, vil således indtil videre, jf. det anførte i afsnit 3.6, 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. Det er naturligvis en forudsætning herfor, 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.

Parkeringsvagten gives i afsnit 8 vejledning om, hvordan afstandene skal opmåles 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.
- Er et påbud lige trådt i kraft, eller er 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 parkeringsforbuddet. Der vil altså i overgangsfasen mellem to forskellige forbud altid skulle være en observationsperiode på mindst 4 minutter. Er køretøjet observeret i fire minutter bl.a. med den konsekvens, at standsningsforbuddet nu er gældende, vil parkeringsafgiften imidlertid skulle pålægges for overtrædelse af standsningsforbuddet. Af afgiftsdata 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 at foretage en vurdering af, hvornår det er nødvendigt at pålægge en parkeringsafgift. Der kan f.eks. henvises til, at parkeringsmyndighederne efter færdselslovens § 121, stk. 1, **kan** pålægge parkeringsafgifter.

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 frafaldes, hvis der er saglige grunde, der taler herfor. Efter denne praksis bliver en afgift normalt alene frafaldet ud fra en retlig vurdering,

- hvis parkeringsafgiften efter en konkret vurdering 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. fogedretten eller Folketingets 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. Selv om 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 frafaldes.

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 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

Færdselslovens § 121, stk. 7, indeholder følgende betingelser for at pålægge flere parkeringsafgifter, og der kan højest pålægges tre parkeringsafgifter for den samme parkering:

- Der skal være tale om ”samme overtrædelse”.
- Afgift nr. 2 kan tidligst pålægges 24 timer efter, at den første afgift blev pålagt.
- Afgift nr. 3 kan tidligst pålægges 24 timer efter, at den anden afgift er blevet pålagt.

Kravet om, at der skal være tale om den samme vedvarende overtrædelse af en parkeringsregel mv., indebærer, at det ikke er tilstrækkeligt, at det blot er en tilsvarende overtrædelse. Hvis forseelsen f.eks. består i, at der parkeres på en spærreflade, så er det kun den samme overtrædelse i § 121, stk. 7's forstand, hvis bilen ikke har været flyttet.

Hvis man f.eks. forestillede sig, at bilisten efter 18 timer kørte fra stedet og derefter igen nogle timer efter parkerede ulovligt på samme spærreflade, så ville der ikke være tale om den samme overtrædelse, men derimod om to selvstændige overtrædelser, hvor der med rette vil kunne pålægges parkeringsafgifter både for den ene og for den anden overtrædelse. Hvis den anden overtrædelse strækkes ud over 24 timer, vil der også kunne pålægges en parkeringsafgift nr. 2 og eventuelt også nr. 3 for denne overtrædelse.

Kravet om, at der skal være tale om den samme overtrædelse, gælder naturligvis også i forhold til overtrædelse af alle andre parkeringsrestriktioner. Er der tale om en bilist, der parkerer med urigtigt indstillet p-skive på et sted, hvor der gælder en ordning med tidsbegrænset parkering, så skal det også være den samme parkering, der fortsættes ud over 24 timer. Det samme gælder selvsagt også, hvor en bilist parkerer uden gyldig p-billet et sted, hvor der gælder en betalingsparkeringsordning. Her skal det også være den samme uafbrudte overtrædelse, der pålægges flere afgifter for, og ikke en ny parkering på samme plads uden billet.

Efter § 121, stk. 7, skal være tale om den samme vedvarende parkering, hvilket indebærer, at bilen ikke må have været flyttet, således at en parkering er afsluttet og en anden påbegyndt. Der stilles derimod formentlig ikke krav om, at der nødvendigvis skal være anvendt samme overtrædelsespunkt (begrundelse) for pålæggelse af parkeringsafgift nr. 1 og de efterfølgende parkeringsafgifter, hvis det ligger fast, at den omhandlede fortsatte parkering udgør en overtrædelse af hvert af de anvendte overtrædelsespunkter.

Da de håndterminaler Center for Parkering anvender i forbindelse med pålæggelse af parkeringsafgifter imidlertid giver mulighed for at anvende flere overtrædelsespunkter (begrundelser) i forbindelse med pålæggelse af parkeringsafgifterne, bør parkeringsvagten bl.a. af hensyn til at undgå eventuelle tvister om denne problemstilling så vidt muligt anvende flere overtrædelsespunkter/begrundelser, når der er mulighed for dette. Herved vil man også undgå at komme i den situation, at man så at sige "skifter begrundelse" mellem de parkeringsafgifter, der pålægges for den samme parkering, og dermed vil man også undgå indsigelser om, at parkeringsafgifterne ikke er pålagt for den samme overtrædelse i § 121, stk. 7's forstand.

Er man i en situation, hvor der kan pålægges flere parkeringsafgifter for den samme overtrædelse, så er det vigtigt at være opmærksom på, at der skal være den sædvanlige dokumentation for hver enkelt af parkeringsafgifterne. Det betyder, at de fremgangsmåder og dokumentationskrav, der er beskrevet i administrationsgrundlaget og i denne parkeringsvejledning for de enkelte forseelsestyper, skal følges i forhold til at sørge for det bevismæssige grundlag for hver af de parkeringsafgifter, der pålægges for den samme overtrædelse. Der skal således f.eks. tages fotos, udarbejdes notater eller foretages ventilkontrol i sædvanligt omfang i forhold til hver enkelt af de parkeringsafgifter, der pålægges for en sådan vedvarende parkering/overtrædelse.

Hvad angår kravene i færdselslovens § 121, stk. 7, om, at parkeringsafgift nr. 2 tidligst pålægges 24 timer efter, at den første parkeringsafgift blev pålagt, og at parkeringsafgift nr. 3 tidligst kan pålægges 24 timer efter, at den anden parkeringsafgift er blevet pålagt, så lægger vi til grund, at de håndterminalsystemer, som Center for Parkering anvender, viser tidspunktet for, hvornår de enkelte parkeringsafgifter er blevet pålagt. Anvendelsen af dette system giver derfor en god mulighed for i vidt omfang at undgå, at der pålægges flere parkeringsafgifter for den samme parkering inden for det samme døgn, og at der højst pålægges 3 parkeringsafgifter for den samme overtrædelse.

Hvis det efterfølgende må lægges til grund – eventuelt efter at der er fremkommet indsigelse fra bilisten – at der enten er pålagt flere afgifter for den samme overtrædelse inden for samme døgn, eller at der er pålagt fire eller flere parkeringsafgifter for den samme overtrædelse, så må sådanne parkeringsafgifter naturligvis frafaldes, da de ikke opfylder kravene i færdselslovens § 121, stk. 7, for pålæggelse af flere parkeringsafgifter for den samme overtrædelse.

2.8.1 Forhøjede parkeringsafgifter

Færdselsloven indeholder hjemmel til forhøjede parkeringsafgifter på 1.020 kr. for overtrædelse af visse parkeringsforbud. De forhøjede parkeringsafgifter trådte i kraft den 1. marts 2014 og gælder ifølge færdselslovens § 121, stk. 5, nr. 1-3, for følgende overtrædelser:

- Parkering ud for ind- og udkørsel til og fra ejendom i strid med færdselslovens § 29, stk. 3, nr. 2.
- Parkering uden brug af parkeringskort for personer med handicap på parkeringsplads, der efter § 92, stk. 1, nr. 1, er reserveret til generel anvendelse for personer med handicap.
- Parkering med et andet køretøj på en parkeringsplads, der efter § 92, stk. 3, er reserveret til et eller flere bestemte køretøjer, som anvendes af en person med handicap.

Med indførelsen af disse forhøjede parkeringsafgifter for tre udvalgte typer af parkeringsforseelser har lovgiver sendt et klart signal om, at man finder det særligt vigtigt, at disse parkeringsrestriktioner overholdes.

En forudsætning for, at man kan opnå de af lovgiver ønskede effekter i forhold til disse typer af parkeringsrestriktioner, er naturligvis også, at der sker en effektiv kontrol og håndhævelse i forhold til disse parkeringsrestriktioner. Vi **anbefaler** derfor, at Center for Parkering og de enkelte parkeringsvagter fortsat har betydelig fokus på at kontrollere og håndhæve disse tre parkeringsrestriktioner.

Særligt i forhold til håndhævelsen af reguleringen af handicappladserne skal kommunen være opmærksom på, at disse regler både indeholder et standsnings- og et parkeringsforbud, men at mulighederne for at pålægge forhøjede afgifter alene er til stede, hvis parkeringsvagten konkret har observeret, og at det dermed kan dokumenteres, at det pågældende køretøj har været parkeret. Derfor er der i standardbegrundelserne indsat to overtrædelsespunkter i 03c og 03d, hvor 03c vedrører den situation, hvor det alene er konstateret, at køretøjet er standset, f.eks. fordi der var en igangværende af- og pålæsning, og hvor 03d vedrører den situation, hvor det er konstateret, at køretøjet er parkeret, og hvor der derfor kan pålægges en forhøjet parkeringsafgift.

Har parkeringsvagten som nævnt konstateret, at det pågældende køretøj var parkeret, skal parkeringsvagten anvende 03d, og her vil der blive pålagt en parkeringsafgift på 1.020 kr.

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

Bestemmelsen finder altså kun anvendelse, hvis der er tale om en lastbil og/eller en bus, og hvis den tilladte totalvægt på lastbilen eller bussen overstiger 3.500 kg.

Bestemmelsen er bl.a. udtryk for et ønske om, at der sættes ind imod, at statens rastepladser på motorvejsnettet bruges til langtidsparkering af lastbiler. Bestemmelsen er imidlertid ikke begrænset til sådanne områder.

Modsat de forhøjede parkeringsafgifter, jf. færdselslovens § 121, stk. 5, nr. 1-3, er der ikke lagt op til, at de forhøjede parkeringsafgifter for tunge køretøjer skal være begrænset til situationer, hvor det pågældende tunge køretøj har været parkeret. Det er derimod tanken, at den forhøjede parkeringsafgift skal gælde ved tunge køretøjers overtrædelse af både standsnings- og parkeringsforbud.

Den nye bestemmelse kan således principielt få betydning for alle overtrædelser, og vi anbefaler derfor, at der tages en kopi af alle relevante overtrædelsespunkter, at overtrædelsespunkterne i kopien tilføjes et x, og at det herefter tilføjes følgende til disse overtrædelsespunkter:

"Da det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil der blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6."

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 standsningsforbuddet. Dette følger af, at i tilfælde, hvor to eller flere forbud gælder, er det normalt det strengeste af forbuddene, 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 standsningsforbuddet.

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 standsningsforbuddet og i fornødent omfang udarbejde et notat herom.

Da et af målene med denne vejledning er, at der i videst muligt omfang alene pålægges lovlige og rigtige parkeringsafgifter, anbefales det, at parkeringsvagten vælger at pålægge parkeringsafgiften med henvisning til flere overtrædelsespunkter, når dette er muligt, og herudover i situationer, hvor der foretages et valg, vælger det sikrest mulige af flere grundlag. Også overvejelser om grundlaget for parkeringsafgiften kan således indgå i vagtens beslutningsgrundlag, når der foretages et valg mellem flere forseelser.

Som et eksempel på anvendelsen af disse regler kan anføres, at der i Rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013 på side 28 er anført, at når der f.eks. skal vælges mellem vejkrydsbestemmelsen og cykelstibestemmelsen, hvor en selvstændig cykelsti munder ud i en tværgående vej, har parkeringsmyndigheden normalt frihed til at vælge, hvilken af bestemmelserne som danner grundlag for pålæggelse af en parkeringsafgift, såfremt de begge finder anvendelse på en konkret parkering. I lovforslag nr. L 54 af 31. oktober 2013, hvori rapportens anbefalinger om ændringer af lovgivningen blev fremsat for og efterfølgende vedtaget af Folketinget, er denne del af arbejdsgruppens overvejelser gengivet i afsnit 4.2. Det fremgår af afsnit 4.3, at Justitsministeriet tilsluttede sig arbejdsgruppens overvejelser.

Det er således fast antaget, at der som udgangspunkt er valgfrihed mellem de forskellige bestemmelser på parkeringsområdet, medmindre der er sikre holdepunkter for et andet resultat.

3. Grundlæggende begreber

Standsningsbegrebet er ikke udtrykkeligt defineret i færdselsloven, hvorimod **parkeringsbegrebet** er defineret på følgende måde i færdselslovens § 2, nr. 18:

Parkering er herefter ”enhver hensætning af et køretøj med eller uden fører. Standsning 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. 18.

Eksempel 5:

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.

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. 18, være tale om, at køretøjet er parkeret.

Det er i forarbejderne til § 2, nr. 18, 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.

Med indførelsen af den nye definition på **havari** i færdselslovens § 2, nr. 18, falder parkeringsvagtens arbejde i forhold til at konstatere om et køretøj i en konkret situation er havareret og dermed parkeret i to led. Det første led er, om køretøjet er havareret. Og det andet led er, om køretøjet har været henstillet i mere end 18 timer.

Det fremgår klart af forarbejderne, at dette gælder uanset, om køretøjet er hensat i strid med et standsnings- eller parkeringsforbud, og at kommunen er forpligtet til at frafalde afgiften, hvis parkeringsvagten enten ikke har opdaget et havari, som bilisten efterfølgende kan dokumentere, eller hvis køretøjet ikke dokumenterbart har været hensat i 18 timer på det tidspunkt, hvor parkeringsafgiften blev pålagt.

For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt køretøjet må anses som havareret, følger det af færdselslovens § 67, at et køretøj skal være således indrettet og holdes i en sådan stand, at det kan benyttes uden fare eller ulempe for andre. Havaribegrebet må naturligvis fortolkes i overensstemmelse hermed. Bestemmelsen indebærer imidlertid ikke et krav om, at køretøjer til enhver tid skal være vedligeholdte så godt, at havarier som følge af fejl ved bilen helt kan undgås. Et køretøj, der er løbet tør for benzin, kan ikke anses for havareret. Føreren kan på instrumentpanelet se, at køretøjet er ved at løbe tør og kan således ganske nemt undgå denne situation, ligesom køretøjet i hvert fald i tæt befolkede områder relativt nemt vil kunne fyldes op på ny.

Er en benzinslange eller benzinmåleren gået i stykker, må køretøjet derimod anses for havareret. Det kan således normalt ikke kræves, at man selv skal have værktøj med til straks at reparere sådanne fejl.

Når der ses bort fra tilfældet med køretøjer, der er løbet tør for benzin, må det afgørende for, om der kan pålægges en parkeringsafgift, være, om køretøjet kunne køre videre. I en række situationer vil en bilist efterfølgende over for kommunen kunne dokumentere/sandsynliggøre, at køretøjet var havareret, og så må den konkrete parkeringsafgift frafaldes, medmindre det kan dokumenteres, at det pågældende køretøj har været henstillet som havareret i mere end 18 timer, og at afgiften først er pålagt herefter.

Det ændrer imidlertid ikke på, at det ofte ikke for parkeringsvagten vil være muligt ude på gaden at konstatere, at et køretøj er havareret. Kan parkeringsvagten i den konkrete situation ikke konstatere, at der er tale om et havareret køretøj, vil der umiddelbart kunne pålægges en parkeringsafgift, når køretøjet i øvrigt er henstillet i strid med reglerne om standsning og parkering, jf. også det anførte om de enkelte overtrædelsespunkter i afsnit 7 nedenfor.

Der er altså tale om en situation, hvor kommunen må acceptere, at der vil skulle frafaldes en del parkeringsafgifter, når bilisten efterfølgende sender fornøden dokumentation til kommunen.

I praksis ses det relativt ofte, at et køretøj henstilles i strid med parkeringsreglerne med katastrofeblinket (begge blinklys) tændt, og at føreren af køretøjet kommer tilbage og umiddelbart kører derfra. Er der i sådanne tilfælde ikke noget synligt tegn på havari, vil parkeringsvagten kunne pålægge en parkeringsafgift. Efter omstændighederne vil det dog i sådanne tilfælde kunne være hensigtsmæssigt, hvis parkeringsvagten tager et kort notat om, at spørgsmålet om havari har været vurderet, og at der ikke var nogen synlige tegn herpå. Vi foreslår, at parkeringsvagten anvender forkortelsen "IHAV" (intet havari), når parkeringsvagten konkret har vurderet, om køretøjet var havareret, og er nået frem til, at dette ikke var tilfældet.

At dette er retstilstanden, er underbygget af det anførte herom i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013 på side 59 f. og i lovforslag nr. L 54, hvori rapportens anbefalinger om ændringer af lovgivningen blev fremsat for og efterfølgende vedtaget af Folketinget. Denne del af arbejdsgruppens overvejelser er gengivet i afsnit 7.2 i lovforslaget på følgende måde:

”Hvis der på køretøjet ikke er nogen tydelige tegn på havari, vil parkeringskontrollanten som hidtil kunne pålægge en parkeringsafgift, hvis køretøjet holder i strid med standsnings- eller parkeringsreglerne på stedet. Kan ejeren af køretøjet efterfølgende dokumentere, at køretøjet faktisk var havareret, og at de 18 timer ikke var udløbet, forudsætter arbejdsgruppen, at der bør gælde en pligt til at eftergive parkeringsafgiften efterfølgende.

Hvis der er omstændigheder – f.eks. tydelige skader på køretøjet – der tyder på et havari, vil det følge af bestemmelsen, at en parkeringsafgift forudsætter en konstatering af, at køretøjet har holdt samme sted i minimum 18 timer, og at placeringen af køretøjet herefter er i strid med reglerne om standsning eller parkering.

Det forudsættes, at det forhold, at der f.eks. i bilens forrude er anbragt en seddel, hvoraf det fremgår, at køretøjet er havareret, ikke i sig selv bør føre til, at køretøjet ikke pålægges en afgift, hvis der ikke i øvrigt er synlige tegn på havari. Desuden bør der i tilfælde, hvor et køretøj ikke ved en almindelig besigtigelse kan konstateres havareret, normalt stilles krav til en efterfølgende dokumentation for, at der i det konkrete tilfælde var tale om havari.

Når et havareret køretøj efter udløbet af perioden på 18 timer fra, at det er hensat, anses for parkeret, skal det overholde de på stedet gældende standsnings- og parkeringsrestriktioner.”

Det fremgår herudover af afsnit 7.3, at Justitsministeriet tilsluttede sig arbejdsgruppens overvejelser.

Kommunerne vil således kunne fortsætte deres praksis som hidtil i forhold til kontrollen med køretøjer, hvor det ikke i forbindelse med kontrollen kunne konstateres, at køretøjet var havareret, og hvor der efterfølgende alligevel bliver gjort indsigelser om, at dette var havareret.

3.1. Færdselslovens anvendelsesområde

Det er væsentligt at være opmærksom på, om færdselsloven finder anvendelse. Færdselsloven har et bredt anvendelsesområde. Ifølge færdselslovens § 1 gælder loven ”for færdsel på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter”.

Færdselslovens § 2, nr. 28, indeholder en bred definition af, hvad der forstås ved en vej. Definitionen omfatter således både veje, gader, cykelstier, fortove, pladser, passager, stier mv., uanset om arealerne er offentligt eller privat ejet. Definitionen af vejbegrebet i § 2, nr. 28, indebærer, at et vejkryds efter færdselsloven som udgangspunkt kan bestå af mange forskellige typer af arealer, herunder f.eks. to stier. Afgørende for, om færdselsloven finder anvendelse på et bestemt areal, er efter færdselslovens § 1, jf. § 2, nr. 28:

- 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.

Der foreligger en del domme, der viser, at parkeringsarealer i tilknytning til hoteller, restauranter, forretninger mv. normalt vil skulle anses som omfattet af færdselsloven. Selv om arealet kun benyttes af et begrænset antal personer – f.eks. hotellets gæster – anses det efter praksis som åbent for almindelig færdsel og dermed omfattet af færdselsloven. En hotelgård, der var fællesgård for et hotel (med 7 værelser) og 4 forretninger, blev f.eks. anset som omfattet, da arealet bl.a. blev benyttet som parkeringsplads for hotellets gæster og dermed var åbent for almindelig færdsel.

Der foreligger i retspraksis en række domme, hvor indkørsler til private ejendomme ikke er blevet anset som omfattet af færdselsloven.

- Kørsel gennem åbenstående låge til privat ejendoms garage ikke anset som omfattet, jf. U 1938.420 Ø.
- Indkørsel til villa ikke anset som omfattet, jf. JD 1948.259 U.

- Indkørsel til privat ejendom på Frederiksberg ikke anset som omfattet, jf. U 1980.830 Ø.
- 16 meter lang indkørsel til villas garage ikke anset som omfattet, jf. Medd. 1983.128 V.

Er der tale om en vej, der tjener som tilkørsel til flere ejendomme, må det antages, at vejen normalt vil blive anset som omfattet af færdselslovens anvendelsesområde.

- En rundvej, hvorfra der var adgang til 22 ejendomme, der var sammenbyggede i hesteskoform, anset som omfattet, selvom vejen kun tjente til brug for disse ejendomme, jf. U 1947.790 Ø.
- En plads foran 5 enfamiliehuse, der ved en indkørsel havde adgang til vej, anset som omfattet, jf. U 1960.1094 Ø.
- En ind- og udkørsel til en gårdsplads med adgang til bl.a. en beboelsesejendom anset som omfattet, jf. U 2018.1633 Ø.

Vejdirektoratet har også i et brev af 8. september 2006 givet følgende eksempel på, hvornår færdselsloven finder anvendelse:

”Private veje, der fx forløber langs en boligblok og betjener en række parkeringspladser, vil således funktionelt føre til vejkryds, selv om det private areal ikke er udlagt som vejareal.”

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. 28 – om vejen benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter, jf. færdselslovens § 1.

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

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. Selv om 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 Politi eller Center for Parkering. 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.

Om de forbud mv., der følger af afmærkningen, herunder zoneafmærkningen 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 i Københavns Kommune bør derfor have kendskab til den pågældende vejs status, hvilket vi kommer nærmere ind på i afsnit 4 nedenfor. 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, og vejen må samtidig ikke være en offentlig vej., jf. afsnit 4.3 om parkeringskontrol på private fællesveje.

Selv om vurderingen af, om en vej er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde, må foretages konkret i hvert enkelt tilfælde, viser retspraksis en væsentlig sondring mellem på den ene side en indkørsel til en enkelt ejendom med privat bolig og på den anden side en indkørsel til privat ejendom, hvor der er flere boliger.

Ud fra et forsigtighedsprincip er det derfor fortsat vores **anbefaling**, at parkeringsmyndighederne i praksis ikke anser færdselsloven for gældende og dermed heller ikke anvender vejkrydsreglen i § 29, stk. 1, nr. 2, i de

tilfælde, hvor den ene vej er en indkørsel til en privat ejendom, hvor der alene er én bolig, idet færdselsloven ofte ikke vil finde anvendelse på sådanne veje.

Er der derimod tale om en indkørsel til en ejendom med flere boliger eller til en fælles parkeringsplads, vil det som udgangspunkt kunne antages, at færdselsloven finder anvendelse. I sådanne tilfælde vil parkeringsmyndighederne derfor normalt kunne anvende § 29, stk. 1, nr. 2, idet det dog fortsat i det enkelte tilfælde må vurderes, om vejen må anses som åben for almindelig færdsel.

Parkeringsvagten skal dog samtidig være opmærksom på, at hvis det vurderes, at indkørslen til en ejendom eller en parkeringsplads står åben for almindelig færdsel, og at der dermed er tale om et vejkryds, indebærer det, at f.eks. en restriktion som følge af afmærkning før indkørslen, der gælder fra tavlen og frem, ikke gælder efter indkørslen.

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.

3.2. Særligt om vejkrydsbegrebet

Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, er sålydende:

”Standsnings eller parkering må ikke ske:

2) i vejkryds eller inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller, hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant”

Bestemmelsen blev ændret med virkning fra den 1. marts 2014. Dette skete på baggrund af anbefalinger fra arbejdsgruppen nedsat under Justitsministeriet i rapporten om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet, der fandt, at bestemmelsen burde præciseres. Der fremgår følgende af forarbejderne til bestemmelsen, jf. lovforslag nr. L 54 af 31. oktober 2013:

”Der foreslås en præcisering af den såkaldte 10-meter-regel, således at det udtrykkeligt fremgår af bestemmelsen, at standsning og parkering ikke må ske i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes nærmeste kant eller – hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen – fra cykelstiens nærmeste kant.”

Bestemmelsen indeholder to forbud: dels et forbud mod at henstille sit køretøj i vejkryds, dels det såkaldte 10-meter-forbud. I afsnit 3.3 nedenfor vil vi beskrive, hvornår et køretøj må anses for henstillet i vejkryds, og i afsnit 3.4 vil vi beskrive, hvornår et køretøj er henstillet i strid med 10-meter-forbuddet.

For parkeringsmyndighedernes kontrol med overholdelsen af § 29, stk. 1, nr. 2, er det nødvendigt at tage stilling til, om et areal må karakteriseres som et vejkryds.

Færdselslovens § 2 indeholder definitioner på en række af de begreber, der anvendes i færdselsloven, herunder også på et vejkryds. § 2, nr. 29, som lyder således:

”*Vejkryds:*
vejkryds, vejforgrening og vejudmunding.”

På grundlag af en **naturlig sproglig forståelse** af færdselslovens begreber – vejkryds, vejforgrening og vejudmunding – kan der beskrives en række tilfælde, hvor det normalt umiddelbart vil kunne konstateres, at der foreligger et vejkryds.

Ved et vejkryds forstås naturligt, at to veje krydser hinanden. Begrebets kerneområde er et vejkryds, hvor to veje krydser hinanden. Et vejkryds kan være et såkaldt T-kryds, og det er således ikke afgørende, om begge veje fortsætter på begge sider af krydset. Et sådant kryds kan være signalreguleret, men behøver ikke være det.

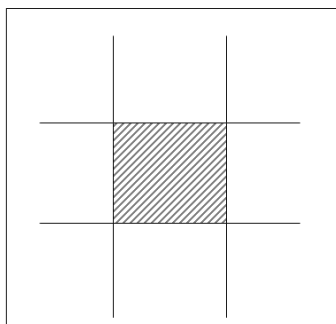
Folketingets Ombudsmand har i en udtalelse af 29. december 2006 tilkendegivet, at **færdselslovens definition af begrebet vejkrøds**: ”vejkryds, vejforgrening og vejudmunding” **er meget bred** (lovens § 2, nr. 29). Når konkrete sager herefter skal vurderes, så skal vejkrødsbegrebet altså i overensstemmelse med lovens ordlyd undergives en bred fortolkning. Det havde derfor f.eks. ikke retlig betydning, at et vejkrøds ikke fremstod som retvinklet.

Fogedretten har i kendelse af 9. maj 2008 taget stilling til, om en privat vej (af nogle kaldt ”et internt færdselsareal”) foran nogle boligblokke ved Reberbanegade på Amager kunne være en del af et vejkrøds i færdselslovens forstand. Fogedretten tilkendegav, at det måtte bero på en konkret vurdering af den faktiske benyttelse af arealet, om færdselsloven finder anvendelse. Da arealet blev anvendt til regelmæssig trafik af fodgængere, cyklister og bilister fandt fogedretten, at arealet var en vej i færdselslovens forstand, også selv om der var spærret for gennemkørende trafik. På denne baggrund var krydsningen mellem det interne færdselsareal og den tværgående del af Reberbanegade at anse som et vejkrøds. Folketingets Ombudsmand var i sin udtalelse af 14. februar 2006 vedrørende en parkeringsafgift pålagt for overtrædelse af vejkrødsreglen ved en parkering tæt på en opkørsel til to boligblokke i Reberbanegade nået til det samme resultat.

Der er fast praksis for, at der er tale om et vejkrøds i færdselslovens forstand, når to veje, der er åbne for almindelig færdsel, f.eks. krydser hinanden.

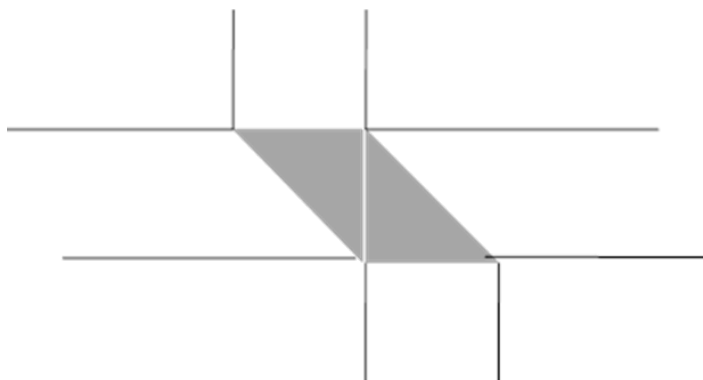
3.3. Hvornår er et køretøj placeret i vejkrøds?

Når et køretøj er henstillet i det skraverede felt i nedenstående illustration, så er det med sikkerhed placeret helt i vejkrøds.



Figur 1

Helt i vejkrøds vil normalt være kendetegnet ved, at der kan tegnes en lige linje fra hvert af de enkelte hjørner i vejkrødsset. I nedenstående figur er dette gjort i forhold til et såkaldt forskudt vejkrøds.



Figur 2

I kryds med buede hjørner kan der opstå tvivl om, hvorvidt et køretøj er henstillet helt i vejkryds eller i strid med 10-meter-forbuddet. Henset til forsigtighedsprincippet anbefales det, at der i sådanne situationer altid foretages en opmåling, idet parkeringsafgiften herefter må anses for at være rigtigt pålagt, da køretøjet utvivlsomt er henstillet i strid med færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2.

Det fremgår af rapporten fra arbejdsgruppen om bedre forbrugerbeskyttelse på parkeringsområdet fra 2013, side 29, at selv om standsning og parkering ikke må finde sted i et "vejkryds" umiddelbart over for en udmundende vej i overliggeren i et T-kryds, var det arbejdsgruppens indtryk, at der i vid udstrækning sker parkering sådanne steder, og at det for bilister i mange sammenhænge er uklart og ikke logisk, at der gælder et standsnings- og parkeringsforbud. Arbejdsgruppen fandt imidlertid bl.a. med henvisning til Danmarks internationale forpligtelser ikke grundlag for at anbefale en ændring heraf, også fordi der sådanne steder kan være et hensyn at tage til fremkommeligheden og oversigtsforholdene for "bløde trafikanter". Arbejdsgruppens anbefalinger blev også fulgt på dette punkt. Det er derfor fortsat retstilstanden, at der ikke må standses eller parkeres umiddelbart over for en udmundende vej i overliggeren i et T-kryds, medmindre at dette er fraveget ved lokal afmærkning.

3.4. Særligt om 10-meter-reglen

Færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, forbyder endvidere standsning og parkering "inden for en afstand af 10 m fra den tværgående kørebanes eller, hvor køresti og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant". Der er således et standsningsforbud i vejkryds eller inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes kant eller, hvor køresti og cykelsti udmunder sammen, fra cykelstiens nærmeste kant.

I forhold til anvendelsen af 10-meter-reglen forudsættes det, at der i vejkrydset indgår en kørebane. Forbuddet mod parkering inden for en afstand af 10 meter fra vejkryds gælder altså ikke, hvis vejkrydset udelukkende består af arealer, der ikke opfylder betingelserne for at være en kørebane.

Ved en kørebane forstås efter færdselslovens § 2, nr. 9, den del af vejen, der er bestemt for kørende, herunder dog ikke cykelsti eller ridesti. På baggrund af definitionen i § 2, nr. 9, vil der i mange tilfælde ikke være tvivl om, hvad kørebanen er. I byområder som København vil kørebanen ofte være den del af vejen, der ikke kan anses som et fortov, der er bestemt for gående og dermed ikke er en del af kørebanen.

Justitsministeriet afgav den 19. juni 2003 en udtalelse om, hvorvidt færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, finder anvendelse i krydset Milanovej/Korsikavej. Det fremgik af sagen, at Korsikavej fremstår som adgangsvej til vejens beboere, samt at der er kørende adgang for offentligheden. Det var derfor Justitsministeriets opfattelse, at Korsikavej benyttes til almindelig færdsel for bl.a. vejens beboere, og at den derfor er omfattet af færdselslovens anvendelsesområde. For så vidt angår spørgsmålet om, hvorvidt Korsikavej udgør en "tværgående kørebane", jf. færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, var det Justitsministeriets opfattelse, at Korsikavej er en vej i henhold til definitionen i § 2, nr. 28. På grundlag af oplysningerne om, at der er kørende adgang for offentligheden, og på grundlag af fotomateriale fra stedet, var det endvidere Justitsministeriets opfattelse, at Korsikavej bl.a. udgør en kørebane, og at færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, derfor finder anvendelse i krydset mellem Milanovej og Korsikavej.

Østre Landsret har i U 2000.1287 Ø anvendt en vid forståelse af begrebet kørebane. Det forhold, at der i den konkrete situation ikke var noget til hinder for, at vejarealet i særlige færdselssituationer kan anvendes af bilister og andre kørende som kørebane, var tilstrækkeligt til, at det omhandlende areal derfor efter landsrettens opfattelse måtte anses som en kørebane i færdselslovens forstand eller som et areal, der ganske måtte sidestilles med en sådan kørebane. Det forhold, at en del af arealet var belagt med chaussésten, kunne ikke føre til et andet resultat.

Af færdselslovens § 14 kan bl.a. udledes, at vejen kan opdeles i forskellige baner, og at trafikanter skal anvende den bane, der er bestemt til deres transportmiddel.

Er der anlagt særlige parkeringsbaner, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 49, Q 46 og Q 47, så skal disse baner anvendes af køretøjer, der skal henstilles/parkeres, hvorimod gennemkørende køretøjer ikke må benytte disse baner.

Da parkeringsbaner således ikke er bestemt for kørende, kan sådanne parkeringsbaner ikke anses som en del af kørebane, jf. også § 2, nr. 9, modsætningsvist.

I de situationer, hvor en parkeringsbane (i strid med reglerne) føres helt op til et vejkryds, vil den del af vejen, der udgøres af parkeringsbanen, derfor f.eks. ikke kunne anses som en kørebane.

Da det afgørende for, om der er tale om en kørebane, således må anses at være, om arealet er bestemt for og benyttes af kørende trafikanter, vil der ikke være tale om et vejkryds, hvis det ene eller begge af de krydsende arealer er fortov, da sådanne arealer netop ikke er bestemt for kørende eller for cyklister, men derimod er forbeholdt fodgængere.

På tilsvarende vis bør der udvises tilbageholdenhed med at anvende en forbudsregel som 10-meter-reglen, der forudsætter et klart hjemmelsgrundlag, i forhold til arealer, der er udlagt som gågader. Sådanne arealer er som udgangspunkt reserveret til gående.

Det må som udgangspunkt antages, at de omhandlede gågader er omfattet af færdselslovens vejbegreb, og at arealerne benyttes til almindelig færdsel. Det må på den baggrund lægges til grund, at det areal, hvor en gågade munder ud i en anden gågade, udgør et vejkryds. Ligeledes vil et areal, hvor en gågade munder ud i en vej, en sti osv., så meget desto mere udgøre et vejkryds. Hvor to gågader mødes, er det derfor forbudt at standse og parkere i selve vejkrydset.

Spørgsmålet er herefter, om en gågade, hvor der f.eks. i perioder tillades ærindekørsel, tillige kan betegnes som en kørebane. Allerede af begrebet "gågade" kan udledes, at denne ikke er bestemt for kørende.

På gågaderne er der imidlertid i begrænset omfang adgang til at benytte gaderne også til kørende, men gaderne er ikke bestemt for eller forbeholdt kørende, således som det er tilfældet med en sædvanlig kørebane. Det må derfor antages, at en sådan gågade normalt ikke kan anses som en kørebane, hvorfor 10-meter-reglen som udgangspunkt ikke finder anvendelse.

Under alle omstændigheder vil der være stor usikkerhed forbundet med at fastslå, at gågader må anses som kørebane i forhold til reglen i § 29, stk. 1, nr. 2. Derfor følger det også af forsigtighedsprincippet, at der normalt ikke bør pålægges afgifter for standsning og parkering i strid med 10-meter-reglen.

Den omstændighed, at der kan gives tilladelse til kørsel, vil således normalt ikke kunne føre til, at en myndighed i en forbudssag kan vende hovedreglen om, således at gågaden i visse sammenhænge må anses som en kørebane, der er beregnet for kørende trafikanter og dermed ikke kan anses for at være primært reserveret til gående. Hertil kommer, at brugen af afmærkningen for gågader efter dens ordlyd giver borgeren et klart signal om det modsatte resultat.

Derfor bør 10 meter reglen ikke håndhæves i situationer, hvor dette kun kan lade sig gøre, hvis gågaden skal anses som den "tværgående kørebane".

Færdselsloven indeholder en række regler om cykelstier, men det er ikke defineret i loven, hvad der skal forstås ved en cykelsti. Heller ikke i færdselslovens forarbejder er givet en definition på cykelsti. Vejreglrådets vej- og trafiktekniske ordbog indeholder følgende definition af en cykelsti:

"Sti langs vej eller i egen tracé beregnet for cykeltrafik ..., og adskilt fra eventuel kørebane og fortov ved rabat eller kantsten."

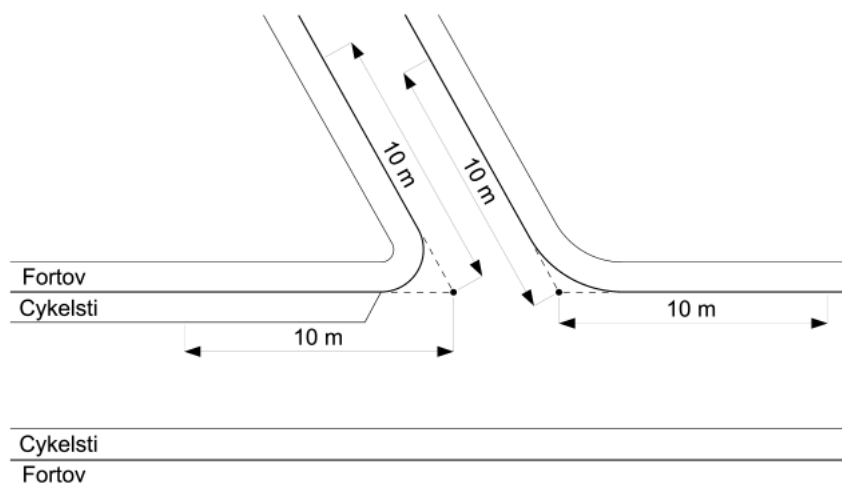
Definitionen understreger, at en cykelsti er et areal, der er forbeholdt cyklister. Efter færdselslovens § 1 er det yderligere en betingelse for, at cykelstien skal anses som en cykelsti i færdselslovens forstand, at den benyttes til almindelig færdsel for cyklister. I praksis giver det normalt ikke anledning til væsentlig tvivl, om et areal er en cykelsti.

En cykelsti vil normalt være anlagt i egen tracé for cykeltrafik eller som en sti langs vejen og være adskilt af eventuel kørebane og fortov ved rabat eller kantsten. Det afgørende er dog, at arealet er forbeholdt cyklister (samt visse knallerter) og benyttes til almindelig færdsel for disse.

Når 10-meter-reglen bringes i anvendelse, skal der måles fra den tværgående kørebanes nærmeste kant, jf. tillige det anførte i **afsnit 3.5**.

Af begrebet "tværgående" kan udledes, at der f.eks. skal være tale om den del af kørebanen, der leder i en anden retning end retningen på den vej, som den krydser.

I bekendtgørelse af anvendelse af vejafmærkning er der i forbindelse med § 192 medtaget en figur til illustration heraf (i bekendtgørelsen betegnet som figur 9). Figuren er gengivet nedenfor som figur 3.



Figur 3

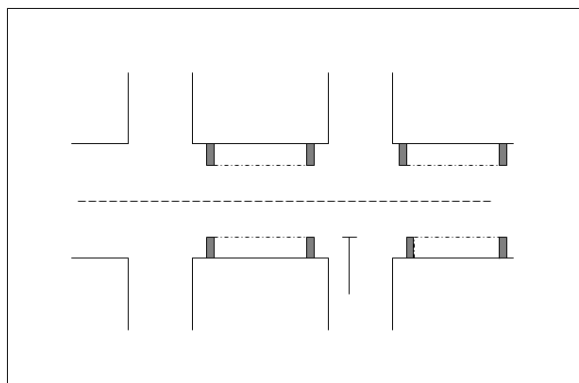
3.5. Særligt om måleregler

Når 10-meter-reglen bringes i anvendelse, skal der som nævnt måles fra den tværgående kørebanes nærmeste kant. Af begrebet "tværgående" kan udledes, at der f.eks. skal være tale om den del af kørebanen, der leder i en anden retning end retningen på den vej, som den krydser.

Som det fremgår af figur 3 gengivet i afsnit 3.4, skal der ikke blot foretages opmåling i forhold til nærmeste fortovskant, men tegnes en vinkel ud fra den tværgående kørebanes fortovskant. Der vil således være en del af den kurve, der på figuren er markeret med stiplede streger i en trekant, som f.eks. ikke nødvendigvis anses som en del af den tværgående kørebanes nærmeste kant.

I et begrænset antal tilfælde er den sædvanlige opmålingsmetode, som vist i ovenstående figur, ikke egnet. Det gælder, hvor forholdene på det pågældende sted indebærer, at den tværgående kørebanes nærmeste kant må anses for at være trukket ud fra fortovskanten. Dette kan f.eks. være tilfældet, hvis der er etableret parkeringsbaner langs hele vejen.

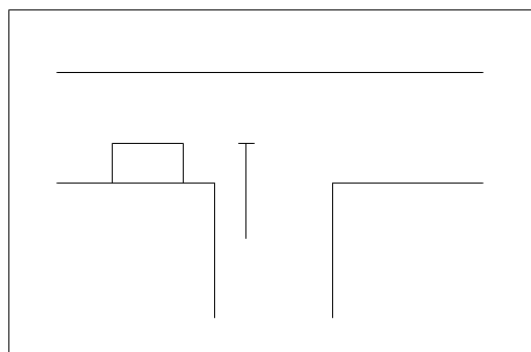
I disse tilfælde **anbefales** det, at parkeringsvagterne foretager opmåling fra kanten af parkeringsbanen. Dette er vist i nedenstående figur.



Figur 4

Der kan også være andre tilfælde, hvor en del af vejarealet reelt er udgået af den egentlige kørebane, og hvor den sædvanlige opmålingsmetode derfor ikke er egnet. Det kan f.eks. være tilfældet, hvor der er etableret beplantning, opstillet blomsterkummer mv.

Hvis det på baggrund af en konkret vurdering af forholdene på det pågældende sted kan lægges til grund, at en del af vejarealet er udgået af den egentlige kørebane, **anbefales** det, at parkeringsvagterne foretager opmåling fra kanten af beplantningen, blomsterkummerne mv. Dette er vist i nedenstående figur.



Figur 5

Hvis det areal, der som følge af beplantning, opstillede blomsterkummer mv., er udgået af den egentlige kørebane, i realiteten er større end til kanten på blomsterkummen mv., **anbefales** det, at parkeringsvagterne starter opmålingen fra det sted, hvor kørebanen reelt starter igen.

3.6. Særligt om håndhævelse af 10-meter-reglen ved vejryds efter foretagelsen af servicemarkeringer

I forbindelse med behandlingen af 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, skal det nævnes, at Københavns Kommune oprindeligt som et forsøg af 1 års varighed har besluttet at foretage såkaldte servicemarkeringer af anvendelsesområdet for 10-meter-reglen i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2, ved et betydeligt antal vejryds i kommunen.

Servicemarkeringerne har ikke en retligt bindende karakter, men er tænkt som en vejledning for bilisterne, således at bilisterne bedre kan se, hvor det er lovligt at placere køretøjet ved et vejryds.

Af arbejdsgruppens rapport fra juni 2013 fremgår, at arbejdsgruppen fandt det ønskeligt, hvis servicemarkering af 10-meter-reglen udbredes. Arbejdsgruppen overvejede i den forbindelse, om en ordning med afmærkning af 10-meter-reglen burde være retligt bindende, således at der f.eks. ikke kan pålægges en

parkeringsafgift for overtrædelse af 10-meter-reglen på steder, hvor der ikke er foretaget en afmærkning (rapporten side 32).

Arbejdsgruppen kunne dog ikke anbefale en sådan retligt bindende ordning, men anbefalede derimod, at der blev indsat en hjemmel i vejafmærkningsbekendtgørelsen til servicemarkeringen. Servicemarkeringen burde ifølge arbejdsgruppen bevare sin status som en "service", dvs. en markering, som hvor den anvendes, indebærer, at 10-meter-reglen ikke kan anses for overtrådt, hvis man holder på den rigtige side af afmærkningen, men som ikke er retligt bindende i den forstand, at bilisten, hvor der slet ikke er servicemarkeret – på samme måde som i dag – selv må vurdere, om en konkret parkering sker i strid med 10-meter-reglen (rapporten side 32-33).

Arbejdsgruppen anfører dog samtidig, at der af hensyn til bilisterne så vidt muligt bør servicemarkeres de steder, hvor det er kommunens eller politiets opfattelse, at 10-meter-reglen finder anvendelse, og hvor reglen løbende håndhæves, herunder ikke mindst de steder, hvor reglens anvendelse har givet eller må forventes at kunne give anledning til tvivl (rapporten side 33).

I overensstemmelse hermed er der i vejafmærkningsbekendtgørelsen indført en færdselstavle med betegnelsen T 63, der har følgende ordlyd:

"T 63 Markering af ophør af standsning og parkering

Gul trekant på kantsten eller ved kørebanekant. Symbolet angiver afslutningen af standsnings- og parkeringsforbud ved kryds som anført i færdselslovens § 29, stk. 1, nr. 2."

Endvidere er der som § 189 a indsat følgende bestemmelse i bekendtgørelsens anvendelse af vejafmærkning:

"§ 195. T 63 Markering af ophør af standsning og parkering skal være retroreflekterende eller belyst.

Stk. 2. Pilen peger mod det punkt på kørebanen, hvor standsnings- og parkeringsforbud ophører."

De hidtidige principper for anvendelse af tolerancetærskler på 1,20 meter i forhold til håndhævelsen af 10-meter-reglen, således som disse er beskrevet i afsnit 2.5 og 2.6 ovenfor og i denne vejledning i øvrigt, **er fortsat gældende** for parkeringsvagternes håndhævelse af 10-meter-reglen efter foretagelsen af servicemarkeringer. Servicemarkeringerne indebærer med andre ord ikke, at der skal anvendes mindre tolerancetærskler.

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 3.1 ovenfor.

4.1. Parkeringskontrol på offentlige veje

En offentlig vej er defineret ved følgende 4 forhold, jf. vejlovens § 3, stk. 1, nr. 2:

- 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 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.

4.2. Parkeringskontrol på private fællesveje

En privat fællesvej er defineret ved følgende 3 forhold, jf. privatvejslovens § 10, nr. 3:

- Der skal være tale om en vej, gade, bro eller plads (samlet benævnt "vej").
- Vejen skal tjene som færdselsareal for anden ejendom end den ejendom, som færdselsarealet ligger på, når ejendommene ikke har samme ejer.
- Vejen må ikke være en offentlig vej som defineret i privatvejslovens § 10, nr. 1 (hvilket svarer til definitionen af offentlig vej i vejlovens § 3, stk. 1, nr. 2).

På private fællesveje kan der ikke fastsættes regler om betalingsparkering, idet vejlovens § 90, 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. privatvejlovens § 3, stk. 1, hvorfor reglerne i færdselslovens § 92, stk. 1, eller § 97, stk. 1, også finder anvendelse ved forbud på disse veje.

I alle andre kommuner skal man imidlertid være opmærksom på, om der er tale om private fællesveje i tættere bebyggede områder, hvor ovenstående regler finder anvendelse, eller om der er tale om andre private fællesveje, hvor der gælder de samme regler for regulering af parkering mv. som på de helt private veje, der er gennemgået i afsnit 4.3 nedenfor.

Eksempel 6: Nødvendigheden af kommunens og politiets samtykke

Er der tale om en privat fællesvej, vil anvendelsen af offentligretlig afmærkning altid kræve, at kommunen og politiet har samtykket til den pågældende foranstaltning. Er dette ikke tilfældet, vil afmærkning kunne kræves fjernet, ligesom der evt. kan indledes en straffesag.

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. Er det ikke tilfældet, bør det snarest tages initiativ til, at forholdene enten bliver fysisk eller retligt 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.

4.3. Parkeringskontrol på private veje

Private veje er defineret som de veje, der hverken er offentlige veje eller private fællesveje. Der er fast praksis for at parkeringsmyndighederne skal føre kontrol også på disse veje.

Der er ikke mulighed for at pålægge afgifter i forhold til betalingsparkering, jf. vejlovens § 90, 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 forbuddene nævnt i bekendtgørelsen for disse veje.

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:

”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.

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 Center for Parkering. Er Center for Parkering 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.

4.4. Områder, hvor den kommunale parkeringskontrol er særligt begrænset

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

Af forseelserne nævnt i færdselslovens § 121, stk. 1, er det kun forseelsen vedrørende standsning og parkering i venstre side af vejen, jf. færdselslovens § 28, stk. 2, hvor Københavns Kommune fortsat ikke er kompetent. Se også om overtrædelsespunkt 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 sandhedspligt mv.

I den forbindelse er det 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, er parkeringsvagten som udgangspunkt forpligtet til at svare på de stillede spørgsmål. Såfremt det stillede spørgsmål er kompliceret – eller såfremt parkeringsvagten ikke er sikker på svaret – må den pågældende borger henvises til at rette henvendelse til den pågældende parkeringsmyndighed. Såfremt der udtrykkeligt fremkommer en sådan henvendelse, skal parkeringsvagten formidle kontakten mellem borgeren og den relevante medarbejder, så 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 7:

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 parkeringsafgiften.

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 – 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 serviceminded over for borgere, som beder om hjælp mv. Af andre krav kan nævnes, at parkeringsvagten skal være korrekt uniformeret, og at parkeringsvagten ikke må modtage gaver.

6. Reglerne om afmærkning

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

Hvad 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, en bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning og i en række såkaldte vejregelforberedende rapporter om afmærkning fra Vejreglerådet, der er et særligt sagkyndigt organ nedsat under Vejdirektoratet.

Der sondres normalt mellem følgende former for afmærkning:

- hovedtavler (forbudstavler og oplysningstavler),
- 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 forbuddets art, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 15.

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, mens forbudstavlen C 62 betyder, at der ikke må parkeres på kørebanen, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 17.

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

Eksempel 8:

Det er ofte præciseret på en undertavle, at et standsningsforbud ikke gælder i forbindelse med af- eller pålæsning eller lignende, eller at standsningsforbuddet 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 § 9, stk. 3, U 3.

En forbudstavle opsættes normalt umiddelbart ved det sted, hvor eller hvorfra forbuddet skal gælde, og gælder derefter normalt frem til næste vejkryds, jf. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 16, stk. 1 og 2.

Et vejkryds er defineret i færdselslovens § 2, nr. 29, 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.

Forbuddet gælder endvidere ikke, jf. § 16, stk. 2,

- hvis forbuddet 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 vejafmærkningsbekendtgørelsens § 16, stk. 3.

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. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 21.

Oplysningstavlen E 33 om parkering er en central tavle i relation til parkering. Vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23 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. vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23. 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 9:

Betalingsparkeringsordningen er udformet som en zoneordning. Ved alle veje, der fører ind i de dele af byen, der er en del af ordningen, er det ved oplysningstavle E 68 anført, at der her gælder en betalingsparkeringszone.

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.

Arbejdsgruppen foreslog i forlængelse af disse anbefalinger, at der i vejafmærkningsbekendtgørelsens § 23, blev indsat en ny færdselstavle med betegnelsen "E 70 Zoneoplysning". Tavlen, der nu er indsat i vejafmærkningsbekendtgørelsen indeholder følgende tekst i § 23 :

"E 70 Zoneoplysning

Tavlen viser et sted, hvor information om parkeringsrestriktioner for en zone er oplyst. Eventuel information om begrænsning eller lempelse i adgangen til at parkere indenfor zoneområdet afmærket med E 68 kan vises. Øvrig information kan vises på en separat skiltning, som opsættes parallelt med vejen i kørselsretningen."

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

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

Det kan også være ved anvendelse af spærreflade, jf. Q 45, der er defineret som et skraveret eller helt hvidt areal på kørebanen. Se f.eks. også punkt 01c.

Endelig kan peges på anvendelsen af kantlinjer, der både kan være ubrudte og punkterede, jf. Q 46 og Q 47. Den punkterede kantlinje består af en lige lang streg og mellemrum og anvendes i stedet for den ubrudte kantlinje for at angive, at det er tilladt at krydse linjen, medmindre det strider mod andre bestemmelser. En kantlinje er bred, hvor den del af kørebanen, der ligger uden for linjen, er tilstrækkelig bred til færdsel af fodgængere, cyklister og lignende, og er i almindelighed smal, hvor dette ikke er tilfældet. Bred linje 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.

Hvis afmærkningen ikke har været tilstrækkelig tydelig og forståelig, så risikerer man, at de parkeringsafgifter, der er blevet pålagt på grundlag af denne afmærkning, anses som pålagt med urette, og at de efterfølgende skal tilbagebetales. Det følger af ovenstående, at det er vigtigt, at Københavns Kommune ikke alene er meget omhyggelig med at etablere afmærkningen, så den fra starten lever op til kravene om

tydelighed og forståelighed, men også at kommunen løbende kontrollerer, om afmærkningen er god nok, og at der foretages forbedringer, hvis dette ikke er tilfældet.

Hos Københavns Kommune er der udarbejdet et indrapporteringssystem, når der opdages mangler eller uhensigtsmæssigheder ved afmærkningen. Der er dels tale om et indrapporteringssystem i forhold til de tilfælde, hvor det er parkeringsvagterne ude på gaden, der bliver opmærksom på sådanne mangler eller uhensigtsmæssigheder ved afmærkningen, dels om et indrapporteringssystem der omfatter de tilfælde, hvor det er en administrativ medarbejder, der bliver opmærksom herpå.

Opmærksomheden henledes derfor på den i Københavns Kommune gældende forretningsgang for konstatering af mangelfuld eller uhensigtsmæssig afmærkning, hvor den enkelte parkeringsvagt kan have pligt til at indrapportere mangelfuld eller uhensigtsmæssig afmærkning.

KONKRET VEJLEDNING AFSNIT 7-9

7. Gennemgang af de enkelte standsnings- og parkeringsforseelser

Nedenfor vil der blive foretaget en skematisk gennemgang af de enkelte parkeringsforseelser. Skemaet er opbygget på samme måde som de anvendte overtrædelsespunkter, idet den parkeringsforseelse om parkering i venstre side af vejen (overtrædelsespunkt 29 nedenfor), som alene politiet kontrollerer, dog også vil blive gennemgået.

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 anvendelse af vejafmærkning (fremover "anvendelsesbkg.") bekendtgørelse om parkeringsskiver (fremover "p-skivebkg."), bekendtgørelsen om parkering på offentlige veje (fremover "p-billetbkg.") og Københavns Kommunes bekendtgørelse om standsning og parkering i København (fremover "p-bkg.").

Overtrædelsen vedrører:	Bemærkninger:
01a. Ved skiltning og ubrudt gul kantlinje.	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 linje på kantsten eller ved kørebanekant, der understreger eller forlænger et standsningsforbud, jf. vejbkg. § 17, C 61 eller UC 61, og § 56, T 61. Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor. 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 § 2, nr. 18, og § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Center for Parkering, <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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 01ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.7)

01b. Særlig afgrænset bane.	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. § 51, Q 46 og Q 47. 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. 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 § 2, nr. 17, og § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Center for Parkering, <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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 01bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.8)
01c. Spærreflade.	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. § 51, Q 45. 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 § 2, nr. 18, og § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Center for Parkering, <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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom. Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret "på" spærrefladen, skal det normalt ved fotos eller på anden måde påvises, 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 ikke er placeret på denne, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift efter dette punkt. 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 vil det ved fotos eller på anden måde skulle påvises, hvor langt hjulet er inde på spærrefladen, og hvor langt køretøjet rager ind over spærrefladen. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 01cx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.9)
01d. Standings i forbudszone.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset i strid med et standingsforbud angivet ved den områdetavle, der betyder, at der ikke må ske standings uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse i området, jf. vejbgk. § 23, E 68. 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 § 2, nr. 18, og § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, <u>om</u> køretøjet har en dispensation fra Center for Parkering, <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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 01dx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.10)
02. Betinget standingsforbud.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et betinget standingsforbud, der er angivet ved den forbudstavle og undertavle, der betyder: Standings forbudt, af- og pålæsning tilladt, jf. vejbgk. § 17, C 61, og § 9. Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Da af- og pålæsning ikke anses som parkering, jf. FÆL § 2, nr. 18, 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. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, 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 handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 02x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.11)
03a. Reserveret parkeringsplads – afmærket på kørebanen m.m.	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 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. vejbgk. § 56, T 33. Hvis reservationen kun er markeret på kørebanen, skal punkt 03a anvendes. Punkt 03a kan også anvendes, hvis reservationen både er markeret ved afmærkning på kørebanen m.m., jf. vejbgk. § 56, T 33, og ved tavle, jf. vejbgk. § 23, E 33, da der i disse tilfælde både gælder et parkeringsforbud og et standsningsforbud, hvilket en bilist med kendskab til bekendtgørelsen bør være klar over. I sådanne tilfælde har Center for Parkering mulighed for at håndhæve den mest restriktive restriktion, og derfor kan standsningsforbuddet blive håndhævet i dette tilfælde. Hvis reservationen kun er markeret ved tavle (og altså ikke på kørebanen), anvendes punkt 13, idet der i sådanne tilfælde alene er tale om et parkeringsforbud. Bemærk, at der er særskilte overtrædelsespunkter i forhold til køretøjer, der hensættes på parkeringspladser, der er reserveret til handicappede personer (punkt 03c-03d), og parkeringspladser der er reserveret til elbiler (punkt 03e). Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 03ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.12)
03b. På tværs af parkeringsbås.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med forbuddet mod at standse eller parkere på anden måde end i længderetningen på en afmærket parkeringsbås, jf. vejbgk. § 56, T 33. Standsningsforbuddet 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. Standsningsforbuddet 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 vinkelparkering 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. 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. Det bemærkes særligt, at de øvrige dele af bestemmelsen om, at parkering skal "<i>ske inden for båsen</i>", alene indeholder et parkeringsforbud, hvorfor overtrædelser af denne restriktion skal vurderes efter punkt 07a hhv. 07b, som anvendes i de tilfælde, hvor køretøjet 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. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 03bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.13)
03c. Handicappladser.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et standsnings- og parkeringsforbud på en handicapplads, der er reserveret til køretøjer eller til et eller flere bestemte køretøjer, som er forsynet med en i medfør af færdselslovens § 88 a udstedt tilladelse til at parkere på en sådan plads. Reservationen er angivet ved tekst eller symbol på kørebanen m.m., jf. vejbgk. § 56, T 33, og § 57, V 23, eller ved tavle, jf. vejbgk. § 23, E 33 og E 23 samt § 9. Det er i øvrigt ikke længere muligt at pålægge parkeringsafgifter til et køretøj, som efter FÆL § 92, stk. 3, med angivelse af registreringsnummer på undertavlen og dermed ved skiltning, er reserveret til netop dette køretøj. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Ved anvendelsen af punkt 03c pålægges alene en parkeringsafgift på 510 kr. Det er kun ved anvendelsen af punkt 03d, at der pålægges en forhøjet parkeringsafgift på 1.020 kr. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte

	totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 03cx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.14)
03d. Handicappladser (køretøjet var parkeret).	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et standsnings- og parkeringsforbud på en handicapplads, der er reserveret til køretøjer eller til et eller flere bestemte køretøjer, som er forsynet med en i medfør af færdselslovens § 88 a udstedt tilladelse til at parkere på en sådan plads. Reservationen er angivet ved tekst eller symbol på kørebanen m.m., jf. vejbgk. § 56, T 33, og § 57, V 23, eller ved tavle, jf. vejbgk. § 23, E 33 og E 23, samt § 9. Punkt 03d anvendes kun i de tilfælde, hvor det er konstateret, at køretøjet er parkeret på den reserverede plads, og i sådanne tilfælde pålægges der en forhøjet p-afgift på 1.020 kr., jf. FÆL § 121, stk. 5, nr. 2 og 3. Der stilles derfor krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Det er i øvrigt ikke længere muligt at pålægge parkeringsafgifter til et køretøj, som efter FÆL § 92, stk. 3, med angivelse af registreringsnummer på undertavlen og dermed ved skiltning, er reserveret til netop dette køretøj. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 03dx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.14)
03e. Parkeringspladser reserveret til elbiler.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med et standsnings- og parkeringsforbud på en parkeringsplads, der er reserveret til elbiler. Reservationen er afmærket med færdselstavlen E 33, jf. vejbgk. § 23 og UE 33, 4, samt § 9. Hvis køretøjer, der ikke er elbiler, benytter de reserverede pladser pålægges der en parkeringsafgift herfor. En elbil er i vejbgk. § 23 og UE 33, 4, defineret på følgende måde: <i>"Elkøretøjer defineres som køretøjer med elektricitetslagring til direkte brug for et eller flere elektriske drivkraftsystemer, der kan oplades fra en ekstern elektrisk kilde."</i> På disse pladser må kun holde elbiler, elmotorcykler eller plug-in hybridbiler, jf. U 2016.1431 Ø. Pladserne er forbeholdt elbiler, selv om der ikke er en ladestander. Når de reserverede pladser til elbiler afmærkes med den særligt til dette formål udfærdigede tavle, anvendes punkt 03e. Skulle det imidlertid undtagelsesvist være sådan, at reservationen for elbiler alene er afmærket på kørebanen, anvendes i stedet punkt 03a. Anvendes de gamle tavler fortsat, vil der alene gælde et parkeringsforbud, og derfor skal parkeringsvagten i dette tilfælde anvende punkt 13. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også

	det anførte i afsnit 8.3 herom. Forseelsen er angivet på den skriftlige meddelelse som punkt 03e. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 03ex skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.15)
04. Standsning forbudt. Af- og påstigning tilladt.	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: Standsning forbudt, af- og påstigning tilladt, jf. vejbgk. § 17, C 61, og § 9. 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. På den anden side følger det forudsætningsvis af definitionen i § 2, nr. 18, 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 04x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.16)
05a. Ved skiltning og brudt gul kantlinje.	Finder anvendelse, hvor der er et parkeringsforbud markeret enten med den forbudstavle, der betyder "parkering forbudt", eller ved punkteret gul afmærkning, jf. vejbgk. § 17, C 62 eller UC 62, og § 56, T 62. Parkeringsafgift pålægges kun, når en del af køretøjet er placeret inden for afmærkningen, jf. det anførte om forsigtighedsprincippet og konduite ovenfor. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, 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 handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.17)
05b. Påhængskøretøjer (herunder campingvogne mv.) med tilladt totalvægt over 2000 kg.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 3, stk. 1, hvoraf fremgår, at det er forbudt at parkere påhængskøretøjer (herunder campingvogne mv.) med tilladt totalvægt over 2000 kg i tidsrummet kl. 1900 – 0700. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Se også punkt 05g vedrørende påhængskøretøjer mv. med en tilladt totalvægt på højst 2000 kg. (Afsnit 8.18)
05c. Køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 2, hvoraf fremgår, at det er forbudt at parkere køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg i tidsrummet kl. 1900 – 0700, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05cx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.19)
05d. Opholds- og legeområde.	Finder anvendelse, hvor et køretøj, som ikke er en knallert eller to-hjulet motorcykel, 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. § 23, E 51. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05dx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.20)
05e. Gågade.	Finder anvendelse, hvor et køretøj, som ikke er en knallert eller to-hjulet motorcykel, 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. § 23, E 49. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05ex skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.21)
05f. Parkeringsforbudszone.	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. § 23, E 68. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal

	vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05fx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.22)
05g. Påhængskøretøjer mv. med tilladt totalvægt på højst 2000 kg.	Finder anvendelse, hvor et påhængskøretøj, herunder campingvogne mv., med en tilladt totalvægt på højst 2000 kg er parkeret i strid med p-bkg. § 3, stk. 2, hvorefter sådanne påhængskøretøjer mv. ikke må parkeres i mere end 24 timer, medmindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. (Afsnit 8.23)
05j. Parkering med henblik på reklame.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 1, hvorefter der ikke må parkeres køretøjer, der er særligt indrettet med henblik på reklame. Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der kan f.eks. efter omstændighederne være behov for at supplere de fotos, der er taget, med et notat, der beskriver situationen på en sådan måde, at det efterfølgende vil kunne sandsynliggøres, at køretøjet var parkeret med henblik på reklame. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05jx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.24)
05k. Parkering med henblik på overnatning.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med p-bkg. § 1, hvorefter der ikke må parkeres køretøjer, der er særligt indrettet med henblik på overnatning. Der stilles krav om en observationstid på mindst 4 minutter. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom.

	Der kan f.eks. efter omstændighederne være behov for at supplere de fotos, der er taget, med et notat, der beskriver situationen på en sådan måde, at det efterfølgende vil kunne sandsynliggøres, at køretøjet var parkeret med henblik på overnatning. Et sådant notat vil f.eks. kunne indeholde oplysninger om, at køretøjet holder parkeret sent om natten, at gardinerne er trukket for, at lyset er slukket, og at parkeringsvagten kan konstatere, at der ligger mennesker og sover i køretøjet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05kx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.25)
05l. Parkering i 2. position.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 4, hvorefter der ikke må parkeres i 2. position. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05lx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.26)
05m. Cykelgade.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et parkeringsforbud i cykelgade. Dette er angivet ved den oplysningstavle, der betyder, at der ikke må ske parkering uden for de særligt afmærkede pladser i cykelgade, jf. vejbgk. § 23, E 47. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte

	herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 05mx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.27)
07a. Uden for afmærkning på parkeringsplads.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med vejbgk. § 56, T 33, der bl.a. lyder således: ” I et område, der specielt er udlagt til parkering, og hvor færdsel primært foregår med henblik på parkering (parkeringsplads), og hvor der er afmærket parkeringsbåse, må parkering ikke finde sted uden for en bås. Hvor parkeringsbåse er afmærket på eller ved kørebane uden for parkeringsplads, må parkering finde sted uden for en bås, hvis dette ikke strider mod andre bestemmelser.” Punkt 07a anvendes i de tilfælde, hvor køretøjet på en parkeringsplads er parkeret uden for de på kørebanen afmærkede parkeringsbåse. Derimod kan et køretøj ikke pålægges afgift efter punkt 07a, hvis det uden for en parkeringsplads er hensat helt eller delvist uden for parkeringsbåse, medmindre køretøjet er hensat i strid med andre bestemmelser. I givet fald vil parkeringsafgiften ikke skulle pålægges efter punkt 07a, men efter de særlige bestemmelser, der er overtrådt. Punkt 01d og 05f anvendes, hvor det ved en område- eller zonetavle er markeret, at der ikke må ske standsning og parkering (01d) hhv. parkering (05f) uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse. Punkt 03b anvendes, hvis køretøjet er standset eller parkeret i en parkeringsbås, men ikke i parkeringsbåsens længderetning, som det er foreskrevet i vejbgk. § 56, T 33, der indeholder et standsnings- og parkeringsforbud i disse situationer. Som anført under punkt 03b tilsiger forsigtighedsprincippet, at punkt 03b normalt kun anvendes i tilfælde, hvor køretøjet holder på tværs af parkeringsbåse. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 07ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6.

	(Afsnit 8.28)
07b. Parkering i flere parkeringsbåse samtidigt.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med vejbgk. § 56, T 33, der bl.a. lyder således: "Ved parkering i afmærkede parkeringsbåse skal køretøjet parkeres inden for båsen.." Punkt 07b anvendes i de tilfælde, hvor et køretøj optager mere end én afmærket parkeringsbås. Derimod kan et køretøj ikke pålægges afgift efter punkt 07b, hvis det uden for en parkeringsplads er hensat helt eller delvist uden for parkeringsbås, medmindre køretøjet er hensat i strid med andre bestemmelser. I givet fald vil parkeringsafgiften ikke skulle pålægges efter punkt 07b, men efter de særlige bestemmelser, der er overtrådt. Punkt 01d og 05f anvendes, hvor det ved en område- eller zonetavle er markeret, at der ikke må ske standsning og parkering (01d) hhv. parkering (05f) uden for de særligt afmærkede parkeringsbåse. Punkt 03b anvendes, hvis køretøjet er standset eller parkeret i en parkeringsbås, men ikke i parkeringsbåsens længderetning, som det er foreskrevet i vejbgk. § 56, T 33, der indeholder et standsnings- og parkeringsforbud i disse situationer. Som anført under punkt 03b tilsiger forsigtighedsprincippet, at punkt 03b normalt kun anvendes i tilfælde, hvor køretøjet holder på tværs af parkeringsbåse. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 07bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.28)
08a. Parkering overskrider brede kantlinjer i forbindelse med parkeringsbåse.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med vejbgk. § 56, T 33, der bl.a. lyder således: " Når der anvendes bred kantlinje mod kørebanen ved parkeringsbåse i vejens længderetning, er det tilladt at holde med køretøjets hjul på kantlinjen. Køretøjets hjul må ved parkering ikke overskride den brede kantlinje, jf. § 51, Q 46 <i>Ubrudt kantlinje</i>." Punkt 08a anvendes i de tilfælde, hvor et køretøjs hjul overskrider den brede kantlinje, der er anvendt mod kørebanen i vejens længderetning i en afmærket parkeringsbås. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 08ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.28)
08b. Parkering over- skrider brede kantlinjer i forbindelse med parkeringsbaner mv.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med vejbgk. § 51, Q 46, der bl.a. lyder således: ” § 51, Q 46 <i>Ubrudt kantlinje</i>. Linjen begrænser den del af kørebanen, der skal benyttes af motorkøretøjer og store knallerter. Den kan endvidere anvendes til at adskille almindelige vognbaner fra særlige vognbaner.” Køretøjets hjul må ikke overskride den brede kantlinje. Punkt 08b anvendes i de tilfælde, hvor et køretøjs hjul overskrider den brede kantlinje. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 08bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.28)
13. Reserveret parkeringsplads – afmærket ved tavle.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med et parkeringsforbud på en reserveret parkeringsplads. Dette er angivet ved den oplysningstavle, der betyder, at en parkeringsplads f.eks. er reserveret til besøgende med ærinde til en ambassade, jf. vejbgk. § 23, E 33, samt § 9. Punkt 13 anvendes, hvor reservationen af parkeringspladsen er afmærket ved tavle. 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. Er der tale om en parkeringsplads reserveret til besøgende med ærinde til en ambassade eller en anden offentlig institution, bør parkeringsvagten rette henvendelse til ambassaden mv. for at sikre sig, at køretøjet ikke tilhører en person med et sådant ærinde. Der bør udarbejdes notat om resultatet af henvendelsen. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Hvis der er tale om en parkeringsplads, der er afmærket på kørebanen mv., anvendes punkt 03a. Herudover er der i punkt 03c-d særlige overtrædelsespunkter i forhold til parkeringspladser, der er reserveret til handicappede personer, og i punkt 03e et overtrædelsespunkt, der særligt vedrører parkeringspladser, der er reserveret til elbiler. Der gælder særlige regler i forhold til køretøjer med handicapkort, jf. det anførte herom i afsnit 2.4.1.3. Parkeringsafgifter pålægges normalt for overtrædelse af punkt 14-19, idet der i modsat fald stilles krav om, at parkeringsvagten ved anvendelse af ventilkontrol eller lignende sikrer, at køretøjets dispensation som følge af handicapkortet med sikkerhed er udløbet. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 13x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.29)
14. Uden brug af parkeringskive.	Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 1, stk. 1, er parkeret uden brug af parkeringsskive, hvor der er tidsbegrænset parkering, og hvor der ikke er stillet krav om parkeringsbillet og/eller parkeringstilladelse. Kravet om parkeringsskive gælder efter p-skivebkg. § 1, stk. 2, ikke, hvor parkeringen finder sted udenfor tidsrummet mellem den tidsbegrænsede periodes begyndelse og udløbet af den parkeringsfrist, der gælder på stedet, ligesom det ikke gælder på steder, hvor adgangen til at parkere er tidsbegrænset til minimum 24 timer Punkt 14 anvendes alene i de tilfælde, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering uden brug af parkeringsskive. Forsigtighedsprincippet tilsiger normalt, at en seddel med ankomsttidspunktet, 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. 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. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også

	det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 14x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
15a. Køretøjet var parkeret i strid med tidsbegrænsningen eller med urigtig indstillet parkeringsskive. .	Finder anvendelse, hvor en bil enten er parkeret i strid med tidsbegrænsningen, jf. p-skivebkg. § 6, der bl.a. lyder således: "Parkeringen skal bringes til ophør senest ved udløbet af den parkeringsfrist, der gælder på stedet. Når parkeringen er påbegyndt i den tidsbegrænsede periode regnes fristen fra det tidspunkt, der skal være angivet på parkeringsskiven. Når en parkering fortsætter ind i den tidsbegrænsede periode, regnes fristen fra tidsbegrænsningens begyndelse.", eller med en urigtig indstillet parkeringsskive, jf. p-skivebkg. § 3, stk. 1, der bl.a. lyder: "Påbegyndes parkeringen i en periode, hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, skal parkeringsskivens viser indstilles på tidspunktet for parkeringens begyndelse. Begyndelsestidspunktet angives som udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted." Parkeringsvagten vil ikke med sikkerhed kunne vide, om en bil er parkeret i strid med tidsbegrænsningen eller med en urigtig indstillet parkeringsskive. Det afgørende må derfor i en sådan situation være, at bilisten har overtrådt regelsættet på en måde, hvor der kan pålægges en parkeringsafgift. 15a anvendes også i forhold til automatiske parkeringsskiver, der er reguleret i p-skivebkg. § 7, stk. 1. der bl.a. lyder: "En automatisk parkeringsskive skal automatisk indstilles til udløbet af det kvarter, inden for hvilket køretøjets motor standses." Derfor kan parkeringsvagten som udgangspunkt lægge til grund, at p-skiven er rigtig indstillet, og derfor går prøvelsen alene ud på, om der er parkeret i strid med tidsbegrænsningen. Kan parkeringsvagten mod forventning konstatere, at den automatiske parkeringsskive ikke indstilles korrekt, vil der være tale om en ulovlig parkeringsskive, hvorfor overtrædelsespunkt 19 skal anvendes. Parkeringen skal bringes til ophør senest ved udløbet af fristen for parkeringen. Herefter kan parkeringsvagten påbegynde den pligtmæssige observation af køretøjet og herefter pålægge en parkeringsafgift, idet opmærksomheden dog henledes på forsigtighedsprincippet ikke mindst i situationer, hvor fristen kun lige er overskredet. En bilist kan normalt ikke forlænge sin parkeringstid ved at flytte sin bil længere frem i en gade. 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. Som et eksempel på en tilstrækkelig flytning kan nævnes en situation, hvor en bilist flytter sit køretøj om hjørnet og ind i en anden gade. Dette vil bilisten lovligt kunne gøre, selv om køretøjet fortsat befinder sig i den samme zone med tidsbegrænset parkering. Derimod vil en bilist ikke lovligt kunne flytte sit køretøj længere frem i gaden uden at have et ærinde her. Højesteret har i U 1964.373/2 H fastslået, at en bilist, der flyttede sit køretøj ca. 100 meter fra nr. 27 til nr. 5 i samme gade ved parkeringstidens udløb, lovligt var blevet pålagt en afgift, henset til at de to parkeringer måtte anses for en samlet parkering. Højesteret lagde vægt på, at det var sket indenfor samme stedlige område og uden afbrydelse af tidsmæssig eller

	kørselsmæssig betydning. Af ”hensyn til en effektiv gennemførelse af parkeringsordningen” måtte de to parkeringer derfor anses for en samlet parkering. Vestre Landsret nåede i U 1969.464/1 V til det samme resultat. I sagen havde bilisten forsøgt at finde en anden parkeringsplads. Da det mislykkedes, vendte han 5 minutter senere tilbage til den parkeringsplads med to timers begrænsning, som han netop havde parkeret på. Han fandt en anden bås og stillede parkeringsskiven på det nye ankomsttidspunkt. Bilen var således flyttet. Parkeringen blev anset for en samlet parkering, hvorfor tidsbegrænsningen var overskredet. Landsretten henviste til, at de to parkeringer var sket på samme parkeringsplads og uden nogen afbrydelse af tidsmæssig eller kørselsmæssig betydning. Landsretten henviste også til, at parkeringen af hensyn til den effektive gennemførelse af betalingsparkeringsordningen måtte anses for en samlet parkering. Landsretten fandt på den baggrund, at parkeringsafgiften var lovligt pålagt. Det afgørende er, om parkeringen efter en konkret og individuel vurdering skal kunne anses for én samlet parkering. Det afgørende efter praksis er, om der er tale om to parkeringer inden for samme stedlige område og uden nogen afbrydelse af tidsmæssig eller kørselsmæssig betydning. Det bagvedliggende hensyn er med Højesterets ord ”en effektiv gennemførelse af betalingsparkeringsordningen.” Parkeres et køretøj f.eks. lige efter Jagtvejen på Østerbrogade, og bliver køretøjet herefter flyttet til Østerbrogade tæt på Trianglen, vil denne parkering i samme gade ikke blive anset for en samlet parkering. Flyttes køretøjet tre pladser frem, vil der derimod være tale om en samlet parkering. Overholder parkeringsvagterne deres vejledningsforpligtelse, vil de allerfleste bilister vælge at fjerne bilen. Sker det alligevel, at en bilist vælger at overhøre vejledningen, skal der pålægges en parkeringsafgift. Parkeringsvagten skal i sådanne situationer anføre på kontrolkortet, at bilisten har modtaget den fornødne vejledning. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt den pågældende bil er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsestidspunkt 015ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
15b. Køretøjet var parkeret med en urigtig indstillet parkeringsskive.	Finder anvendelse, hvor en bil er parkeret med en rigtigt indstillet parkeringsskive, jf. p-skivebkg. § 3, stk. 1, der bl.a. lyder: ”Påbegyndes parkeringen i en periode, hvor adgangen til parkering er tidsbegrænset, skal parkeringsskivens viser indstilles på tidspunktet for parkeringens begyndelse. Begyndelsestidspunktet angives som udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted.” En bil må ikke være parkeret med urigtig indstillet parkeringsskive, hvor

	der er tidsbegrænset parkering. Er en manuel parkeringsskive indstillet på et senere tidspunkt end observationstidspunktet, er parkeringsskiven urigtigt 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. punktum, skal være indstillet ved udløbet af det kvarter, inden for hvilket parkeringen fandt sted. Forsigtighedsprincippet tilsiger, at der alene påbegyndes en observationsperiode, når parkeringsskiven klart er urigtigt indstillet. Da § 6 fastslår, at fristen efter omstændighederne skal regnes fra tidsbegrænsningens begyndelse vil det næppe i praksis være muligt at pålægge parkeringsafgifter for en selvstændig overtrædelse af p-skivebkg. § 3, stk. 2 og 3, hvorfor disse bestemmelser ikke længere indgår i begrundelsen for den enkelte parkeringsafgift. I disse situationer vil det tværtimod i praksis være afgørende, om der er parkeret i strid med tidsbegrænsningen, og derfor vil overtrædelsespunkt 15 b skulle anvende i disse situationer. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 015bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
16. Ændring af tidsangivelse på parkeringsskiven.	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 parkeringsskiven. Henset til det brede anvendelsesområde for punkterne 15a og 15b anbefales punkt 16 alene anvendt i de situationer, hvor parkeringsvagten observerer, at bilisten i strid med reglerne ændrer parkeringsskivens indstilling. 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 parkeringsskivens indstilling indtil afslutningen af standsningsperioden. Hvis bilen er observeret tilstrækkeligt længe til at konstatere, at der er tale om parkering, og observerer parkeringsvagten herefter, at bilisten vender tilbage og ændrer parkeringsskivens indstilling, bør parkeringsvagten tage kontakt til bilisten og påtale forseelsen. Afviser bilisten herefter fortsat at fjerne bilen, bør der pålægges en parkeringsafgift. Hvis parkeringsvagten er i gang med en observation for at sikre dokumentation for en overtrædelse af f.eks. punkt 15, og kan det udledes 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. Som angivet ovenfor skal bilisten vejledes om, at bilen skal flyttes, men sker dette ikke, kan der pålægges en parkeringsafgift. Der skal udarbejdes notat om kontakten med bilisten mv. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 16x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
17. Uaflæselig parkeringskive.	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 parkeringskive. Punkt 17 anvendes alene i de tilfælde, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering med en uaflæselig anbragt parkeringskive. 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. Der bør udarbejdes notat, hvori det forklares, hvordan parkeringskiven var anbragt. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 17x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
18. Mere end én parkeringskive.	Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 4, stk. 2, er parkeret med mere end én parkeringskive. Punkt 18 anvendes alene i de tilfælde, hvor et køretøj er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering med mere end en parkeringskive i forruden eller i en af fordørenes ruder. Er et køretøj f.eks. udstyret med en automatisk parkeringskive, som bilisten har overdækket med papir eller lignende, og en manuel parkeringskive, tilsiger forsigtighedsprincippet, at parkeringsvagten normalt er tilbageholdende med at pålægge parkeringsafgifter herfor. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal

	vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 18x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
19. Ulovlig parkeringsskive.	Finder anvendelse, hvor en bil i strid med p-skivebkg. § 2, stk. 1 og bilag 1 til bekendtgørelsen og § 7, stk. 5, 6 eller 7, er parkeret med en ulovlig parkeringsskive. 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. Dette er også tilfældet, hvis det ikke af en automatisk parkeringsskive tydeligt fremgår, hvis parkeringsskiven ikke er fastlåst på et parkeringstidspunkt. 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. Der bør udarbejdes notat, hvori det beskrives, på hvilke punkter parkeringsskiven ikke lever op til kravene i p-skivebkg. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 19x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.30)
20. Fodgængerfelt.	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. 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 § 2, nr. 18, og § 31, stk. 2. Det skal endvidere iagttages, om 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 om køretøjet af andre grunde ikke kan pålægges en afgift, jf. f.eks. princippet i FÆL § 30. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom.

	Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret ”på” fodgængerfeltet, skal der normalt tages et foto, der viser dette, og det skal herudover vurderes, om der behov for anden dokumentation. I de tilfælde, hvor køretøjet holder efter fodgængerfeltet men rager ind over, uden at nogen del af køretøjet berører fodgængerfeltet, og dermed ikke er placeret på dette, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift efter dette punkt. 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 normalt tages et foto, der viser dette, og det skal herudover vurderes, om der behov for anden dokumentation. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 20x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.31)
21. Udkørsel fra cykelsti.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 1, der forbyder standsning og parkering ud for udkørsel fra en cykelsti; inden for en afstand af 5 meter før udkørslen fra en cykelsti, som løber langs kørebanen; eller 5 meter på hver side af udkørslen fra en cykelsti, som er tværgående i forhold til kørebanen. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. 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, hvilket f.eks. kan påvises ved fotos heraf eller på anden måde. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 21x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.32)
22. Vejkryds.	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; inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes nærmeste kant; eller hvor kørebane og cykelsti udmunder sammen fra cykelstiens nærmeste kant

	Bestemmelsen gælder også i forhold til vejkryds ved ind- og udkørsler fra en rundkørsel. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal endvidere foretages opmåling, 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 naturligvis herved forudsættes, at køretøjets placering angives på fotoet. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 22x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.33)
23. Busstoppested.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 29, stk. 2, der lyder således: "Ved busstoppested er det ikke tilladt at standse eller parkere på den afmærkede strækning på hver side af stoppestedsskiltet. Findes en sådan afmærkning ikke, gælder forbuddet inden for en afstand af 12 m på hver side af skiltet." 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse i forbindelse med afmærkning ved tavle. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 23x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.34)

24a. Cykelsti mv.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 28, stk. 3, der forbyder standsning og parkering på cykelsti, gangsti, helleanlæg, midterrabat og lignende, medmindre dette er tilladt ved afmærkning. Finder anvendelse på alle køretøjer både i og udenfor tættere bebyggede områder. Som udgangspunkt stilles der ikke krav om en observationstid, men det skal iagttages, at bilen ikke er hensat af hensyn til den øvrige færdsel eller som følge af færdselsuheld, havari eller lignende, jf. FÆL § 2, nr. 18, og § 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret "på" cykelsti mv., skal det normalt påvises ved foto eller på anden måde, hvor langt hjulet er placeret inde på cykelstien mv. I de tilfælde, hvor køretøjet rager ind over cykelstien, uden at nogen del af køretøjet berører cykelstien, og dermed er placeret på cykelstien, vil der ikke kunne pålægges en parkeringsafgift efter dette punkt. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 24ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.35)
24b. Fortov for alle køretøjer i tættere bebygget område og udenfor også for tunge køretøjer.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 28, stk. 3, der i tættere bebygget område forbyder standsning og parkering på fortov, medmindre dette er tilladt ved afmærkning. Finder også anvendelse, hvor et køretøj med en tilladt totalvægt over 3500 kg. er standset eller parkeret på fortov, medmindre dette er tilladt ved afmærkning. Dette gælder uanset, om køretøjet er henstillet i eller udenfor tættere bebyggede områder. Derimod gælder der som udgangspunkt ikke noget forbud mod at parkere køretøjet delvist på fortov uden for tættere bebyggede områder. Det bemærkes særligt, at det tidligere forbud mod standsning og parkering i yderrabat (et færdselsfrit areal i færdselsvejsoverfladen uden for yderste færdselsareal, som tjener til adskillelse mellem eller begrænsning af færdselsarealerne, herunder f.eks. vejsiderabatter eller rabatter uden for yderste vejsideareal) er ophævet med virkning fra den 1. juli 2017. 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 § 2, nr. 18, og § 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.

	Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Da der stilles krav om, at køretøjet er standset eller parkeret ”på” fortov mv., skal det normalt påvises ved foto eller på anden måde, 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. 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 det ved foto eller på anden måde påvises, hvor langt hjulet er inde på fortovet mv., og hvor langt køretøjet rager ind over fortovet mv. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 24bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.36)
24c. Fortov uden for tættere bebygget område.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er standset eller parkeret i strid med FÆL § 28, stk. 3, der uden for tættere bebygget område forbyder standsning og parkering med hele køretøjet på fortov, medmindre dette er tilladt ved afmærkning. Da hele Københavns Kommune er inden for tættere bebygget område, finder dette overtrædelsespunkt ikke anvendelse i Københavns Kommune. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 24cx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.37)
25. Opmarksområde.	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 spærrelinjelinjer er inddelt i vognbaner eller inden for en afstand af 5 meter før begyndelsen af en sådan strækning. Da der skal være flere spærrelinjer, finder punktet ikke anvendelse de steder, hvor

	vognbanerne er opdelt alene af en enkelt spærrelinje. Da der skal være tale om en inddeling i vognbaner før vejkryds, finder punktet endvidere ikke anvendelse, hvis spærrelinjerne er brudt før vejkrydset. Derimod finder bestemmelsen også anvendelse, hvor der er adskillige vognbaner og flere spærrelinjer. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse. Der henvises til det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 25x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.38)
26. Spærrelinje.	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 spærrelinje, hvis afstanden mellem køretøjet og spærrelinjen er mindre end 3 meter, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinjen findes en punkteret linje. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal endvidere foretages opmåling, hvor tolerancetærsklen finder anvendelse, jf. det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 26x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.39)
27. Hyrevognsplads.	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. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 27x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.40)
Indledning til spørgsmålet om betalingsparkering:	Københavns Kommune overgik i foråret 2016 til digital parkering, hvilket indebærer, at der ikke længere udstedes fysiske parkeringsbilletter. § 3, stk. 1, 2. pkt., § 3, stk. 2-3, og § 5 i bekendtgørelsen om parkering på offentlige veje, der angår fysiske parkeringsbilletter, har derfor mistet deres betydning i Københavns Kommune. Overgangen til digital parkering har bl.a. den konsekvens, at de tvister om lovligheden af parkeringsafgifter, der tidligere kunne udspringe af, at en fysisk parkeringsbillet var gledet ned på sædet, da bildøren smækkede, eller at bilisten havde byttet om på kvittering og billet, nu ikke længere vil opstå i København. Københavns Kommune – og andre kommuner - der har indført digital betalingsparkering, kan anvende overtrædelsespunkt 28. I overtrædelsespunkt 28a -28e er der dog medtaget en beskrivelse af reglerne om fysiske parkeringsbilletter mv.”
28. Betalingsregler er overtrådt. Betalingszone	Hvis man parkerer i et område, hvor der er opsat en zonetavle, der angiver, at man skal betale for at parkere, skal man købe parkeringstid i overensstemmelse med, hvad der er gældende inden for det pågældende område. Parkeringen skal ophøre senest ved udløbet af den tid, der er betalt for, jf. også § 2, stk. 1, og § 4 i bekendtgørelse om parkering på offentlige veje. Når det konstateres, at der ikke er betalt for parkeringen i overensstemmelse med de regler, der gælder herfor, vil der kunne pålægges en parkeringsafgift. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 028x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6.

	(Afsnit 8.41)
28a. Uaflæselig p-billet.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret med uaflæselig p-billet i strid med parkeringsbilletbkg. § 3, stk. 3, 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). 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. Får parkeringsvagten øje på en sådan billet, og er den uaflæselig, kan der pålægges en parkeringsafgift efter punkt 28 a. Der bør tages notat herom, hvoraf det fremgår, hvorfor p-billetten var uaflæselig (måden billetten var anbragt på mv.). Er det muligt at notere billetens kontrolnummer, bør parkeringsvagten endvidere gøre dette. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. 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. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 28ax skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.42)
28b. P-billet ikke synlig.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret uden synlig p-billet i strid med § 3, stk. 2, i parkeringsbilletbkg., hvoraf fremgår, at der skal betales for at parkere, når parkeringen sker i en særlig betalingszone. Må parkeringsvagten efter sin besigtigelse af køretøjet konstatere, at der ikke er en synlig billet i køretøjet, kan der pålægges parkeringsafgift efter punkt 28b. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 28bx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.43)

28c. P-billet ugyldig.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret uden gyldig p-billet i strid med § 2 i parkeringsbilletbkg., hvoraf fremgår, at der skal betales afgift i overensstemmelse med, hvad der er gældende inden for den pågældende p-zone. 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. Lige på grænsen mellem to zoner, kan det efter omstændighederne være undskyldeligt, at føreren har valgt den forkerte ”billige” automat. Her kan der være behov for, at parkeringsvagten inddrager forsigtighedsprincippet i sin vurdering af, om der bør pålægges en parkeringsafgift. 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. 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). Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 28cx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.44)
28d. Parkeringsperiode udløbet.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med § 4 i parkeringsbilletbkg., fordi parkeringsperioden på p-billetten er udløbet. Parkeringsperioden kan kun forlænges, hvis der betales herfor ved indløsning af en ny p-billet. Forsigtighedsprincippet tilsiger, at observationsperioden først påbegyndes, når parkeringsperioden er mere end ubetydeligt overskredet. 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. Der bør udarbejdes notat med oplysninger om udløbstidspunkt mv. på den observerede p-billet. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 28dx skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.45)

28e. Flere p-billetter mv.	Finder anvendelse, hvor et køretøj er parkeret i strid med § 3, stk. 2, 2. punktum, i parkeringsbilletbkg., fordi der umiddelbart inden for forruden eller i den fastmonterede holder i forruden var flere p-billetter eller andet, der kan forveksles hermed. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 28ex skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.46)
29. Venstre side af vejen.	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 befærde vej eller en vej med ensrettet færdsel. Kontrollen med overholdelse af FÆL § 28, stk. 2, varetages alene af politiet, jf. § 1, stk. 4, i bekendtgørelsen om vejmyndighedernes parkeringskontrol. Det er i øvrigt den eneste forseelse nævnt i FÆL § 121, stk. 1, som kommunen ikke kan kontrollere. Ifølge en 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. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 29x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.47)
30. På jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel.	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. Ved anden overkørsel forstås overkørsler til roe- eller mergeltog samt overkørsler for spor i vej f.eks. på havnepladser eller større fabriksområder. 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 § 2, nr. 18, og § 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. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 30x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.48)
31. På bro over motorvej, i viadukt eller tunnel.	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. 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 § 2, nr. 18, og § 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 31x skulle anvendes, og der i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.49)
32. I krybespor.	Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 9, er standset eller parkeret i et krybespor. 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 § 2, nr. 18, og § 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.

	Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 32x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.50)
33. Nærmere end 30 m fra jernbane- overkørsel.	Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 1, er parkeret nærmere end 30 meter fra en jernbaneoverkørsel. Punkt 30 anvendes, hvis der er tale om en standsning eller parkering på selve jernbaneoverkørslen eller på en anden overkørsel. 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. Der skal endvidere foretages opmåling, da tolerancetærsklen altid finder anvendelse, jf. det anførte i afsnit 8.3 og 8.4 herom. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 33x skulle anvendes, og der vil i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.51)
34. Ud for ind- og udkørsel fra ejendom.	Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 2, er parkeret ud for ind- eller udkørsel fra ejendom. Også henset til forsigtighedsprincippet skal der foretages en nærmere undersøgelse af, om der faktisk er tale om ind- eller udkørsel fra ejendom. 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. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Med hjemmel i FÆL § 121, stk. 5, nr. 1, pålægges der en forhøjet parkeringsafgift på 1.020 kr. for denne forseelse. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 34x skulle anvendes, og der i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6.

	(Afsnit 8.52)
35. På hovedvej uden for tættere bebygget område.	Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 3, nr. 3, er parkeret på hovedvej uden for tættere bebygget område. Da hele Københavns Kommune er inden for tættere bebygget område, finder dette overtrædelsespunkt ikke anvendelse i Københavns Kommune. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 35x skulle anvendes, og der i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.53)
36. På en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres.	Finder anvendelse, hvor et køretøj i strid med FÆL § 29, stk. 1, nr. 11, er standset eller parkeret på en sådan måde, at kørsel med letbanekøretøj hindres. Bestemmelsen er indført med virkning fra den 1. januar 2015. Ifølge forarbejderne til loven indebærer bestemmelsen både et forbud mod standsning og parkering "på et letbanespor, som løber i vej" og forbud mod standsning og parkering, der i øvrigt sker "på en sådan måde, at letbanekøretøj ikke uhindret kan køre i sporet." Det fremgår endvidere af forarbejderne, at FÆL § 29, stk. 1, nr. 11, indebærer, at FÆL § 31, stk. 1, om standsning og parkering på spor, der ligger i vej, havneplads eller lignende, eller inden for 2 m fra nærmeste skinne, fremover ikke vil gælde i forhold til letbanespor. Der skal normalt tages foto, jf. det anførte i afsnit 8.6 herom, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften, jf. f.eks. også det anførte i afsnit 8.3 herom. Såfremt det pågældende køretøj er en lastbil og/eller en bus, hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg., vil overtrædelsespunkt 36x skulle anvendes, og der i givet fald blive pålagt en forhøjet parkeringsafgift på 2.040 kr. i medfør af færdselslovens § 121, stk. 6. (Afsnit 8.54)

8. Fotos, opmålingsregler, ventilkontrol, notater og anden dokumentation 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.

I afsnit 8.2 er der givet en forklaring på de anvendte signaturer.

I afsnit 8.3 er tillige givet en nærmere beskrivelse af, hvornår der skal og hvornår der bør foretages opmåling.

I de tilfælde, hvor loven stiller krav om, at forbuddet 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.

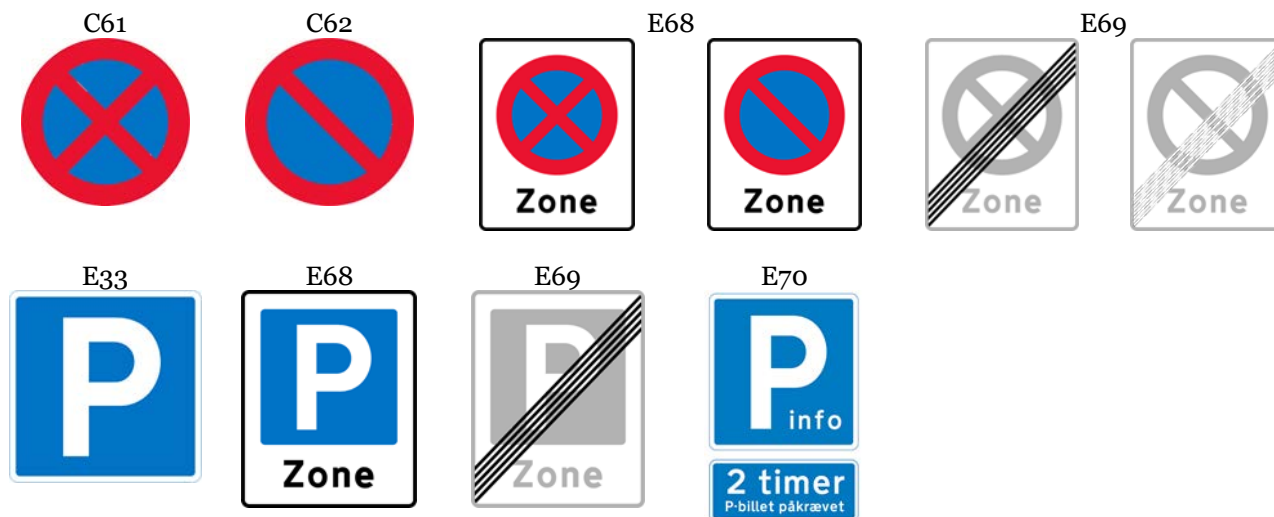
I afsnit 8.6 beskrives det, hvornår parkeringsvagterne skal fotografere en forseelse. Det er endvidere beskrevet, hvilke grundprincipper der skal iagttages i forbindelse med fotograferingen.

I afsnit 8.7 til 8.52 er de mere detaljerede retningslinjer for, hvordan fotografierne skal tages i forhold til de enkelte forseelsestyper beskrevet og illustreret.

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:

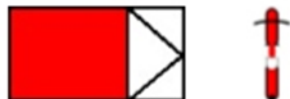


Hovedtavler kan være forsynet med pileangivelse. Eksempler på pileangivelser:



8.2. Signaturforklaring

Køretøj der kan
pålægges afgift:



Køretøj der ikke kan
pålægges afgift:



Angiver mindste
lovlige afstand



Tolerancetærskel



Angiver nødvendig
opmåling



Ubrudt gul kantlinie



Brudt gul kantlinie



8.3. Særligt om hvornår der skal foretages opmåling

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 afrundes til fordel for bilisten.

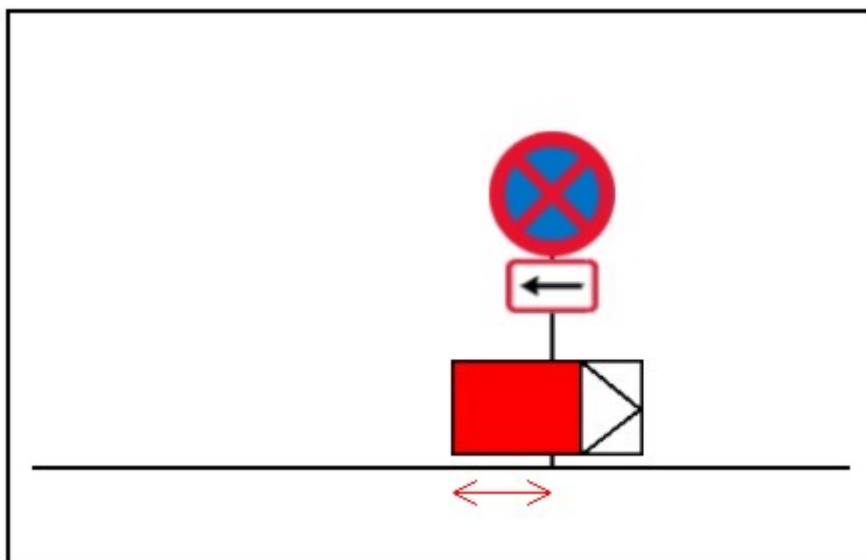
Særligt om, hvornår der skal foretages **opmåling** mv.

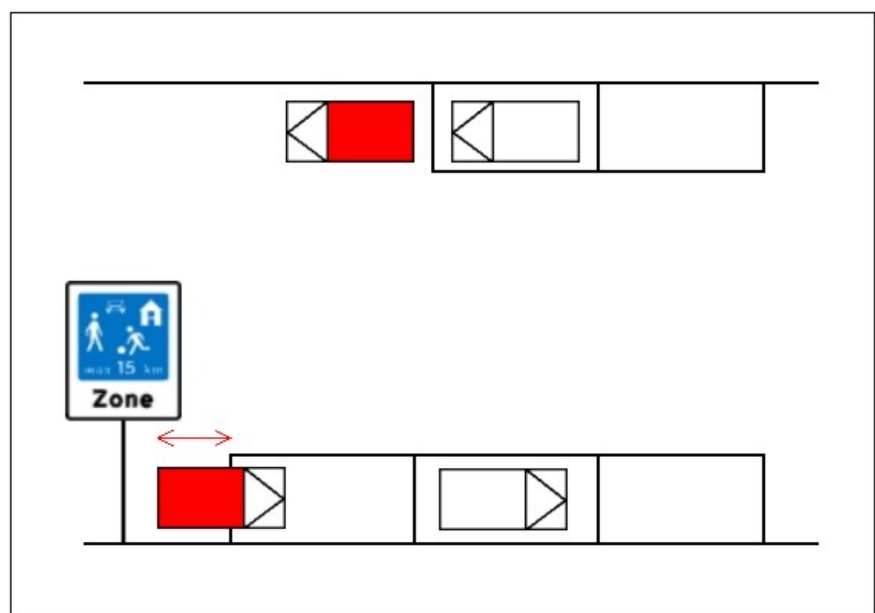
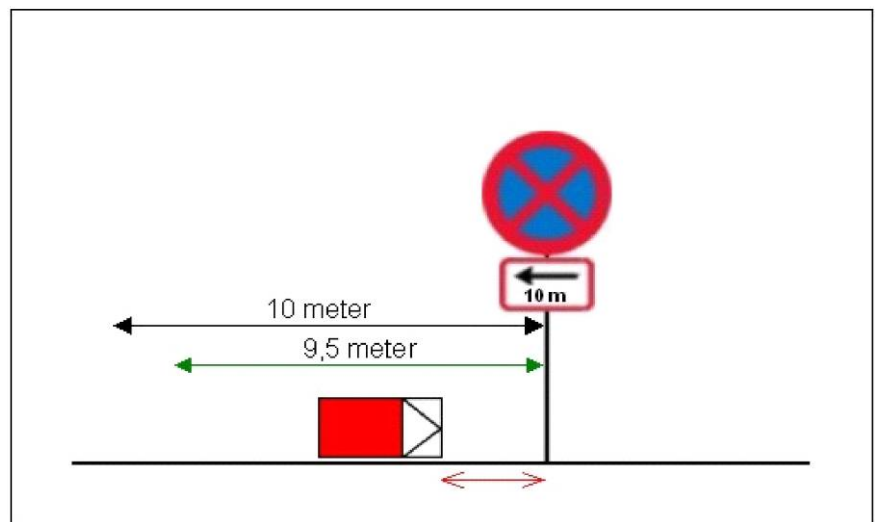
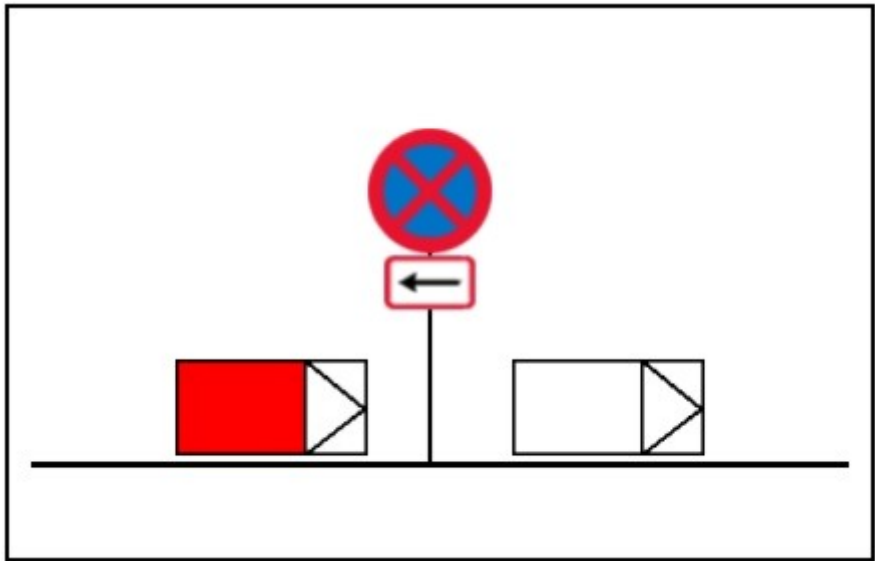
- a. Hvis der i loven eller ved afmærkning er fastsat et standsnings- eller parkeringsforbud, der gælder i en bestemt afstand fra et punkt – f.eks. ved veikryds (22) og i et opmarchområde (25) – **skal** der foretages **opmåling**, og det vil efter omstændighederne også kunne være hensigtsmæssigt at tage notat f.eks. om, hvorfra der måles. 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.

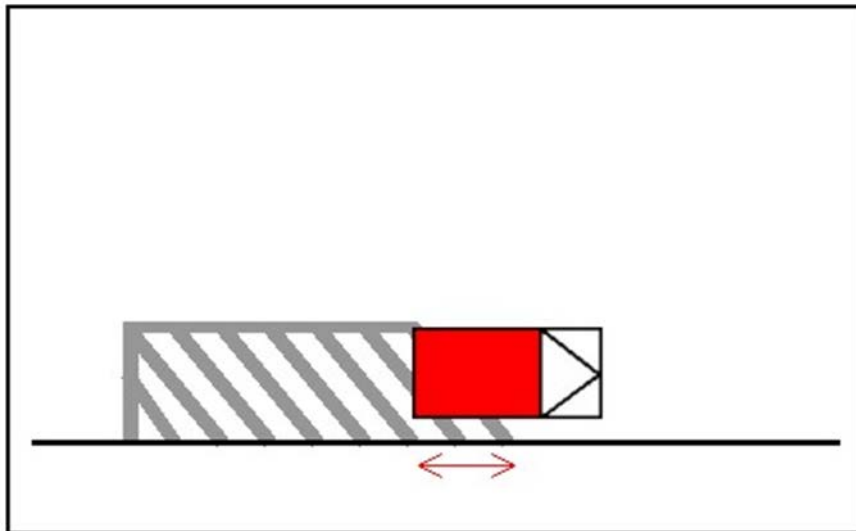
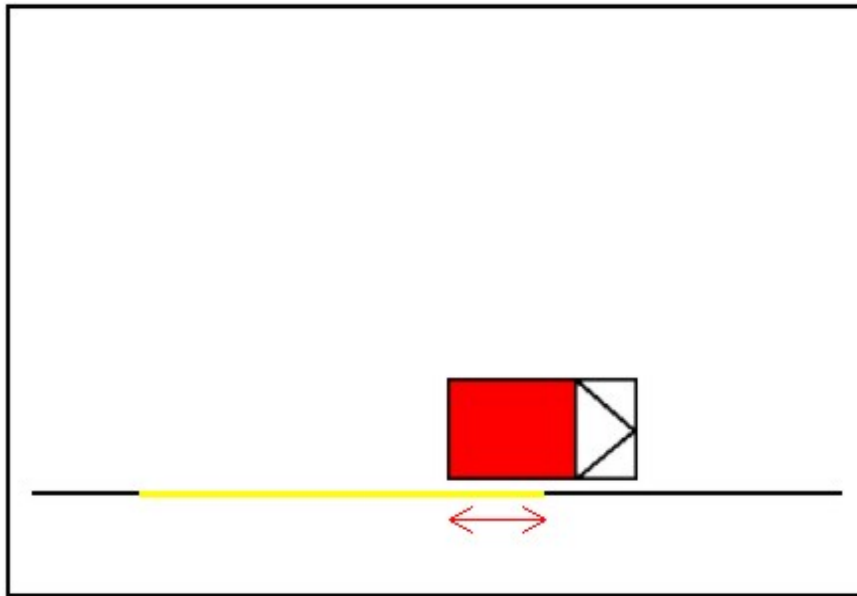
Derimod skal den ulovlige henstilling af køretøjet dokumenteres. Parkeringsvagten bør også være opmærksom på, at tillige forsigtighedsprincippet skal iagttages.

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.

De seks illustrationer viser en række ofte forekommende situationer, og lidt om hvad det efter parkeringsvagtens konkrete vurdering kunne være godt at have en fotodokumentation af:







8.4. Fastsættelse af afstanden på tolerancetærskler

I forbindelse med opmåling er der 2 usikkerhedsfaktorer:

- Måleudstyrets fejlmargen.
- Fejlmargen i forbindelse med målepunkter.

Både elektronisk og manuelt måleudstyr er fremstillet således, at måleudstyrets fejlmargen er 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 af 10-meter reglen 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 det anførte herom i afsnit 8.3. I disse sager er der derfor henset til forsigtighedsprincippet fast praksis for at anvende en tolerancetærskel på 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) fastsættes der henset til forsigtighedsprincippet her en samlet tolerancetærskel på 2 meter, således at et køretøj i praksis skal være placeret nærmere end 28 meter fra en jernbaneoverkørsel, før der kan pålægges en afgift.

8.5. Ventilkontrol

Ventilkontrol består af fotodokumentation af ventilernes position på to forskellige tidspunkter. For så vidt angår fotodokumentationen, viser beregninger fra Teknologisk Institut klart, at det er meget væsentligt, at de enkelte fotos er taget lige ud for hjulet.

Udgangspunktet er, at ventilkontrol kun kan anvendes, når det er muligt at fotografere alle fire hjul. Parkeringsvagten skal i den forbindelse være meget opmærksom på det anførte i afsnit 8.6 om, at parkeringsvagtens sikkerhed altid har første prioritet.

Er det ikke muligt at tage foto af fire hjul, f.eks. fordi køretøjet kun har to, eller fordi det ikke er muligt af sikkerhedsmæssige årsager, vil der også i særlige situationer kunne foretages ventilkontrol. Dette kræver imidlertid som minimum, at der tages gode fotos lige ud for hjulene, samt at der er andre særlige kendetegn, som der kan foretages beregninger i forhold til, og som derved vil medvirke til at øge bevisværdien af den pågældende dokumentation. Opstår der en tvist i en sådan situation, kan Center for Parkering øge sandsynligheden for, at køretøjet ikke har været flyttet, ved at lade Teknologisk Institut foretage en konkret sandsynlighedsberegning ud fra det, de kalder ”udskrift og opmåling”.

Der skal altid i forbindelse med ventilkontrol tages fotos i følgende rækkefølge: Først højre side med det forreste hjul først og bagerste hjul bagefter (figur 1 og figur 2). Herefter tages venstre side med det forreste hjul først og bagerste hjul bagefter (figur 3 og figur 4). Der skal endvidere tages et oversigtsbillede (figur 5), der placerer køretøjet i gaden, samt eventuelle særlige kendetegn på stedet, der yderligere kan bidrage til at fastslå, at køretøjet ikke har været flyttet - det kan være kantsten, kloakdæksler, asfaltpletter, skrammer på køretøjet, pyntelister mv. (figur 5).

Denne procedure skal følges både ved første ventilkontrol og igen ved anden ventilkontrol.

Det er meget væsentligt, at alle parkeringsvagter tager disse fotos i den nævnte rækkefølge hver gang, således at der ikke kan opstå tvivl om, hvilket hjul der er tale om på de pågældende fotos, når ventilens placering skal vurderes både i forhold til den første og den anden kontrol samtidig.

Skal der kun tages to fotos, bør parkeringsvagten gøre bemærkninger i afgiftsdata om, hvorfor der f.eks. kun er to fotos, og om hvilke hjul der i givet fald er taget foto af.

Nedenstående fotos viser, hvordan ventilkontrollen skal udføres i praksis.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5

Er det ikke muligt at tage foto af fire hjul, f.eks. fordi køretøjet kun har to, eller fordi det ikke er muligt af sikkerhedsmæssige årsager, vil der også i særlige situationer kunne foretages ventilkontrol. Dette kræver imidlertid som minimum, at der tages gode fotos lige ud for hjulene, samt at der er andre særlige kendetegn, som der kan foretages beregninger i forhold til, og som derved vil medvirke til at øge bevisværdien af den pågældende dokumentation. Nedenstående fotos viser, hvordan ventilkontrollen på to hjul skal udføres i praksis, og der er medtaget nogle eksempler på, hvad der kan anses som særlige kendetegn (figur 6 og figur 7). På de to fotos er de særlige kendetegn de huller og mærker, der er i vejbelægningen, og som her er så tydelige og karakteristiske, at de er velegnede som særlige kendetegn.



Figur 6



Figur 7

8.6. Særligt om, hvornår der skal tages fotografier, og om de grundlæggende principper for fotograferingen

Fyldestgørende fotodokumentation og afgiftsdata udgør et tilstrækkeligt bevis i mange situationer. Der er ikke behov for yderligere dokumentation, hvis denne ikke særskilt bidrager med andet, end det der allerede fremgår af foto og afgiftsdata.

Fotodokumentationen skal under alle omstændigheder medvirke til at skabe større sikkerhed for, at overtrædelsen af et standsnings- eller parkeringsforbud kan dokumenteres i tilstrækkeligt omfang, herunder i retten.

Det er derfor vigtigt, at parkeringsvagten er meget omhyggelig med fotograferingen. Gode fotografier vil kunne medvirke til at gøre det helt klart, at bilisten har overtrådt det pågældende standsnings- eller parkeringsforbud. Herved kan en god fotodokumentation medvirke til at fjerne risikoen, dels for at sagen trækkes i langdrag, dels for at sagen skulle blive tabt.

Som anført i afsnit 2.1.4 kan fotografier i princippet anvendes som dokumentationsform i forhold til alle forseelsestyper. **Derfor skal der normalt tages fotografier som dokumentation for en forseelse.** Kun i tilfælde, hvor de konkrete forhold på stedet indebærer, at et fotografi vil være uden dokumentationsværdi, bør dette undlades. Hvis en parkeringsvagt er i tvivl om et fotos dokumentationsværdi, skal parkeringsvagten tage foto, og det er således kun, hvor parkeringsvagten ikke er i tvivl om den manglende dokumentationsværdi, at disse fotos kan undlades.

Fotodokumentation vil i en række tilfælde også kunne være et godt supplement til de øvrige undersøgelses- og dokumentationsformer, som også anvendes af parkeringsvagterne, herunder f.eks. opmåling af afstande, iagttagelse af observationstider, udarbejdelse af notater mv.

Det anbefales, at parkeringsvagten tager et foto af parkeringsafgiften efter at denne er pålagt og sidder i ruden. Dette er et godt bevis på, at parkeringsafgiften er pålagt og sat på bilen. Dette modgår også de situationer, hvor folk oplyser, at de ikke havde modtaget en parkeringsafgift og var kørt fra stedet inden parkeringsvagten kommer til stedet.

Parkeringsvagten skal særligt i forhold til de fotos, der tages om natten, være opmærksom på, at det efterfølgende kan være vanskeligt at bruge disse fotos til dokumentation for særlig mange detaljer. Derfor er det vigtigt at være opmærksom på, om det er vanskeligt i den konkrete situation at tage gode fotografier, hvilket særligt kan være tilfældet om natten mv. Pålægger parkeringsvagten f.eks. en parkeringsafgift for at holde for tæt på en vejkryds til et køretøj, der holder i en tidligere parkeringsbås, som er forsøgt fjernet, vil det kunne have stor bevismæssig værdi, hvis parkeringsvagten tager et notat om, at den tidligere båse er fjernet.

Hvordan skal fotografierne tages?

Det helt grundlæggende princip for fotograferingen er, at fotografiet skal tages på en sådan måde, at det bedst muligt dokumenterer den konkrete overtrædelse af et standsnings- eller parkeringsforbud. Det er naturligvis optimalt, hvis forseelsen kan dokumenteres på ét fotografi, som både dokumenterer køretøjets data – dvs. type, farve og registreringsnummer – og selve forseelsen. Dette kan imidlertid ikke altid lade sig gøre. For at opnå en tilstrækkelig dokumentation vil det i en del tilfælde være nødvendigt at tage to eller flere fotografier af forseelsen.

Det er væsentligt, at parkeringsvagten i hvert enkelt tilfælde **konkret vurderer**, hvorledes de nødvendige fotografier skal tages for at udgøre en tilstrækkelig dokumentation for den pålagte parkeringsafgift.

Nedenfor anføres nogle generelle principper for fotografering af de forskellige forseelsestyper, som parkeringsvagterne skal iagttage, når de i den konkrete situation vurderer, hvordan fotografierne skal tages for at sikre den nødvendige dokumentation for en forseelse.

Det er vigtigt at understrege, at **parkeringsvagtens sikkerhed** altid har første prioritet. Hvis det vil være forbundet med en sikkerhedsrisiko at tage et bestemt fotografi, bør dette derfor undlades. Parkeringsvagten

må i en sådan situation enten helt undlade at tage fotografier og så i stedet alene dokumentere forseelsen ved de øvrige dokumentationsformer, eller også må parkeringsvagten tage fotos, som ikke er optimale, men dog de bedst mulige under de givne forhold. Der bør i sådanne tilfælde udarbejdes notat om, at det ikke har været muligt at tage de sædvanlige fotografier pga. hensynet til parkeringsvagtens sikkerhed.

I de tilfælde hvor bilisten kommer til bilen og får overrakt parkeringsafgiften eller optræder truende således, at vagten af hensyn til sin sikkerhed skønner at parkeringsafgiften skal eftersendes, **anbefales** det, at parkeringsvagten enten et foto af fortovet eller af parkeringsafgiften, således at det kun er parkeringsafgiften og fortovet, der kommer med på fotoet.

Ved overtrædelser af **standsings- og parkeringsforbud, der er skiltet eller markeret ved afmærkning på kørebanen**, skal fotografierne dokumentere køretøjets type, og registreringsnummer. Herudover må der så vidt muligt også tages et fotografi, der dokumenterer selve forseelsen, hvilket er nærmere beskrevet nedenfor.

Hvis der er tale om et skiltet forbud, skal der så vidt muligt tages et fotografi af skiltet sammen med køretøjet. Dette forudsætter, at skiltet er i nærheden af køretøjet. I modsat fald vil et sådan foto ikke kunne bruges som bevismateriale. Det skal i denne forbindelse bemærkes, at fotografiet i et forstørret format indeholder en del mere end det, som parkeringsvagten kan se på kameraets skærm på stedet. Det er derfor vigtigt, at parkeringsvagten altid forsøger at tage et foto, hvor skiltet er med, hvis skiltet er placeret inden for en rimelig afstand af køretøjet.

Er der tale om et parkeringsforbud, som er skiltet ved en områdetavle (punkt 05g), vil der i mange tilfælde ikke være den fornødne tæthed mellem skiltet og køretøjet. I alle tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage et bevisegnet fotografi af skiltet og køretøjet sammen, skal der normalt tages et fotografi, der klart viser køretøjets placering på den pågældende vejstrækning, så det på denne måde kan lægges til grund, at køretøjet var placeret inden for en forbudszone.

Hvis der er tale om et forbud, der er afmærket på kørebanen, vil et fotografi som regel kunne dokumentere selve forseelsen, idet det er muligt at fotografere køretøjets placering i forhold til selve afmærkningen på kørebanen.

I en række tilfælde stilles der som følge af forsigtighedsprincippet og princippet om konduite krav om, at en vis del af køretøjet skal være placeret inden for afmærkningen. Dette gælder f.eks. ved overtrædelse af et forbud mod at standse eller parkere på en spærreflade (punkt 01c). I sådanne tilfælde skal fotografiet tages, så det dokumenterer, at en ikke uvæsentlig del af køretøjet var placeret inden for spærrefladen mv. På den måde bliver fotografiet meget egnet som bevismiddel.

Det skal bemærkes, at der under en del af forseelserne er medtaget eksempler på fotografier, der er taget i mørke. Disse fotos er medtaget for at vise, at det i en række tilfælde vil være muligt at tage fotos i mørke, som kan udgøre en del af bevismaterialet. Parkeringsvagten skal som altid i de enkelte situationer konkret vurdere, hvor stærkt et sådant foto vil være som bevismiddel, og på grundlag af denne vurdering skal parkeringsvagten beslutte, om der i øvrigt skal tages notat eller udarbejdes anden dokumentation i forbindelse med pålæggelsen af den konkrete afgift. Alt andet lige vil et foto, der er taget i mørke, som udgangspunkt ikke være så stærkt et bevis som et foto, der er taget i dagslys, da mange detaljer ikke vil kunne fremgå af et foto, der er taget i mørke. Et foto, der er taget i mørke, vil derfor oftere med fordel kunne suppleres af andet bevismateriale.

At der kun under nogle af forseelserne er medtaget eksempler på fotos, som er taget i mørke, er ikke udtryk for, at det kun er i forhold til disse forseelsestyper, der skal tages sådanne fotos. Der bør tages fotos – også i mørke – af alle forseelsestyper, hvor det kan lade sig gøre, og hvor fotoet giver mening som en del af dokumentationen for, at den pålagte parkeringsafgift er lovlig og korrekt pålagt.

8.7. Ubetinget standsningsforbud (01a)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, bør der tages et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret inden for det afmærkede forbud. Figur 3 og 4 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, bør der som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – bør der dog tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart (figur 2 nedenfor).



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4

8.8. Særlig afgrænset bane (o1b)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Ofte vil det være nødvendigt at tage to fotografier: Det ene fotografi skal identificere køretøjet. Det andet fotografi skal dokumentere, at køretøjet er standset eller parkeret inden i en særligt afgrænset sving- eller busbane. Der bør derfor tages fotografier som vist i figur 2 nedenfor, hvis der er tale om en busbane, og fotografier som vist nedenfor i figur 1 og 3, hvis der er tale om en svingbane. Som figur 4 og 5 er vist fotos, der er taget i mørke og som viser, at der er tale om henholdsvis en busbane (figur 4) og en svingbane (figur 5).

Hvis det er muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet var standset eller parkeret inden i en særligt afgrænset sving- eller busbane, vil det dog være tilstrækkeligt med ét fotografi. Dette forudsætter imidlertid, at nummerpladen tydeligt kan læses, og at afmærkningen for enten busbane eller svingbane ligeledes tydeligt fremgår af fotografiet. Hvis parkeringsvagten er i tvivl, bør der tages to fotografier som beskrevet ovenfor.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5

8.9. Spærreflade (01c)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet var standset eller parkeret på en afmærket spærreflade, vil det være tilstrækkeligt med ét fotografi. Dette forudsætter dog dels, at nummerpladen tydeligt kan læses, dels at fotografiet viser, at køretøjet ikke kun holder ubetydeligt ind over den afmærkede spærreflade. Figur 1- 3 nedenfor er eksempler på fotografier, der udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, bør parkeringsvagten tage to fotografier. Som figur 4 er vist et foto, der er taget i mørke og som viser, at der er standset eller parkeret på en spærreflade.



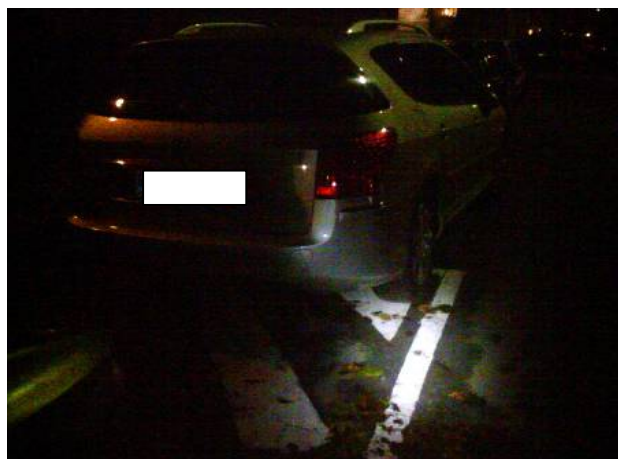
Figur 1



Figur 2



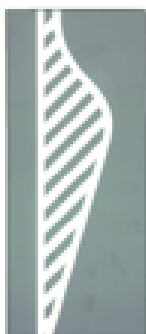
Figur 3



Figur 4

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.

Spærreflader:



8.10. Standsning i forbudszone (01d)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

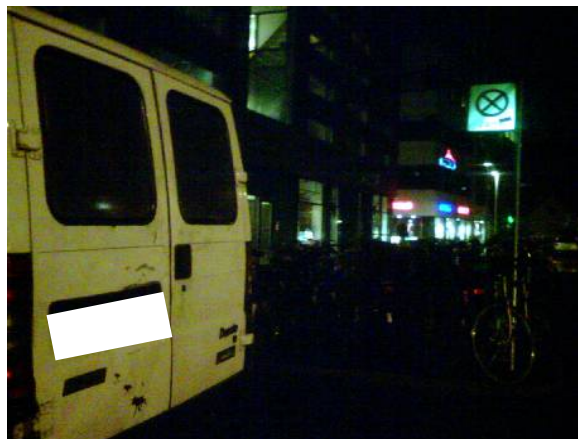
Der bør tages et fotografi, der tydeligt identificerer det køretøj, der er standset i forbudszonen. Figur 1 nedenfor er et eksempel på et sådant fotografi. Er det muligt at få zonetavlen med, så er dette en fordel, se figur 2 og figur 3. På figur 2 er indsat en pil, som skal vise, at der også bør tages fotos af skiltet, selv om dette er et stykke væk og derfor kun vanskeligt – eller måske slet ikke – kan ses på kameraets lille skærm. Når et sådant foto efterfølgende forstørres og eventuelt belyses af Klagesektionen, vil skiltet ofte kunne ses tilstrækkeligt til, at det kan udgøre en del af dokumentationen.



Figur 1



Figur 2



Figur 3

8.11. Betinget standsningsforbud (02)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, bør der tages et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret i strid med det betingede standsningsforbud. Figur 3 og 4 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, bør der som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – bør der dog tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart (figur 2 nedenfor). Som figur 5 og 6 er vist fotos, der er taget i mørke og som identificerer det pågældende køretøj.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5



Figur 6

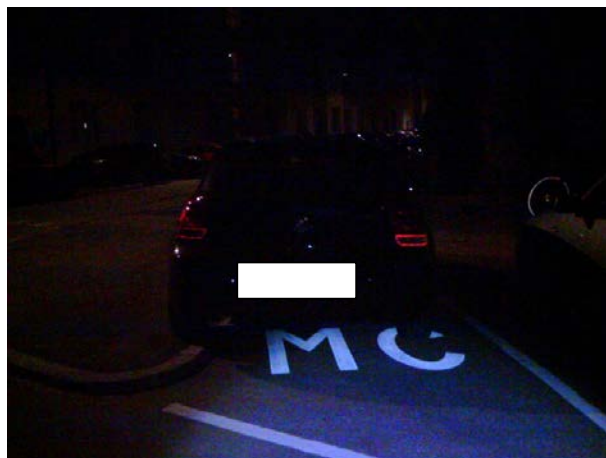
8.12. Reserverede parkeringspladser – afmærket på kørebanen m.m. (o3a)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der bør tages et fotografi, der tydeligt identificerer det køretøj, der var standset eller parkeret i strid med et standsnings- og parkeringsforbud på en reserveret parkeringsplads. Figur 1 nedenfor er et eksempel på et sådant fotografi. Som figur 2 er vist et eksempel på et foto, der er taget i mørke og som viser, at køretøjet er standset eller parkeret på en sådan reserveret parkeringsplads.



Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustration af forbuddets anvendelsesområde.



MC-plads

8.13. Standsning eller parkering på tværs af parkeringsbås (o3b)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret i strid med forbuddet mod at standse eller parkere på anden måde end i længderetningen på en afmærket parkeringsbås. Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation.



Figur 1



Figur 2

8.14. Handicappladser (03c og 03d)

Der bør tages fotodokumentation af disse forseelser vedrørende parkeringskort for handicappede, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, bør der tages et fotografi, der både identificerer køretøjet, og som samtidig viser, at køretøjet holder på en handicapplads. Dette vil normalt kunne lade sig gøre, hvis reservationen er afmærket ved skilt. Figur 3 og 4 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier.

I tilfælde, hvor reservationen er afmærket på kørebanen, vil det normalt ikke kunne lade sig gøre at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at det er henstillet på en handicapplads. I disse tilfælde bør der tages et fotografi, der tydeligt identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor), samt – hvis det er muligt – et fotografi, der viser så meget af afmærkningen på kørebanen som muligt (figur 2 nedenfor).

Ud over fotografier af køretøjet og af afmærkningen, skal der tillige tages fotografier, der viser, at køretøjet ikke var forsynet med det påkrævede parkeringskort for handicappede, eller at det alene var forsynet med et uaf læseligt parkeringskort for handicappede (figur 5, 6 og 7 nedenfor).

Der er herudover taget et foto i mørke, som viser, om der er et parkeringskort for handicappede bag forruden. Disse fotos er medtaget for at vise, at selv om det umiddelbart kan være vanskeligt på disse fotos at se, om der ligger et handicapkort i køretøjet, så vil dette som regel kunne ses, når sådanne fotos efterfølgende forstørres og eventuelt belyses yderligere af Klagesektionen. Der bør derfor tages sådanne fotos, da de i så fald kan udgøre en del af dokumentationen, ligesom det bør overvejes at tage et notat om, at der ikke er noget synligt parkeringskort for handicappede, eller at der alene er et uaf læseligt parkeringskort for handicappede.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5



Figur 6

Figur 7

8.15. Parkeringspladser reserveret til elbiler (03e)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, skal der normalt tages et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er parkeret i strid med det afmærkede parkeringsforbud. Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der som udgangspunkt normalt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet. Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog tillige normalt tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart (figuren nedenfor).



Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustration af forbuddets anvendelsesområde.



8.16. Betinget standsningsforbud. Ud- og indstigning tilladt (04)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, bør der tages et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret i strid med det afmærkede forbud. Figur 3 er et eksempel på et sådant fotografi, der udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, bør der som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – bør der dog tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart (figur 2 nedenfor). Som figur 4 er vist et eksempel på et foto, der er taget i mørke og som identificerer køretøjet.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4

8.17. Parkeringsforbud afmærket ved tavle eller brudt gul kantlinje (05a)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, bør der tages et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er parkeret i strid med det afmærkede parkeringsforbud. Figur 3 og 4 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation. Figur 5 er et eksempel på et foto, der er taget i mørke og som ligeledes vil udgøre en tilstrækkelig fotodokumentation, da fotoet både identificerer køretøjet og viser, at køretøjet er parkeret i strid med det afmærkede parkeringsforbud.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, bør der som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – bør der dog tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart (figur 2 nedenfor).



Figur 1



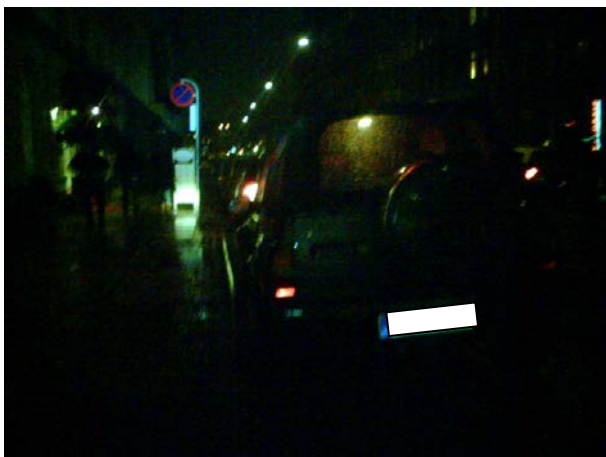
Figur 2



Figur 3

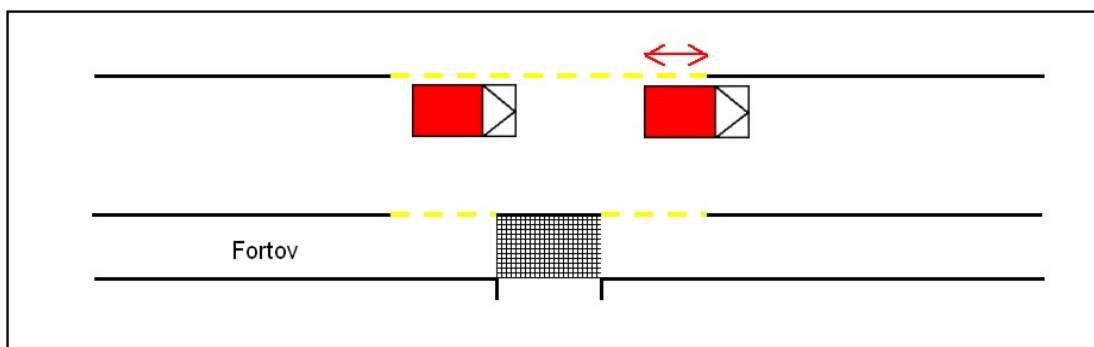
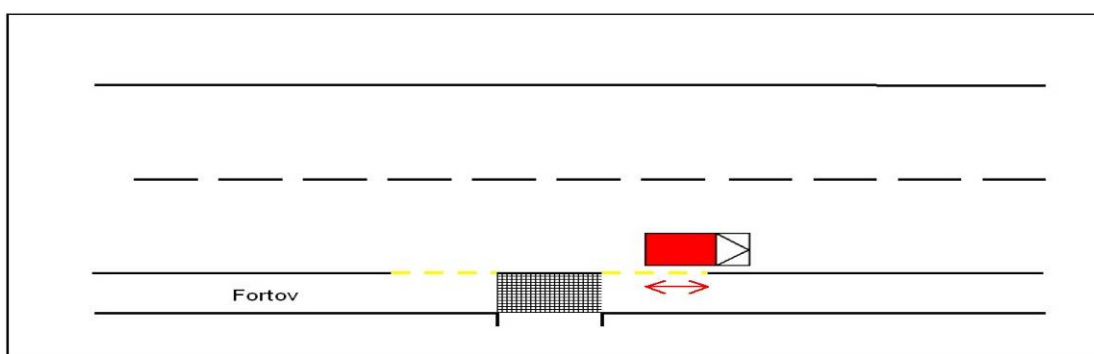


Figur 4



Figur 5

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af af forbuddets anvendelsesområde.



8.18. Påhængskøretøjer, herunder campingvogne mv., med tilladt totalvægt over 2000 kg (o5b)

Der bør tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Da forseelsen forudsætter, at der er tale om et køretøj med tilladt totalvægt over 2000 kg, anbefales det dog, at der tillige tages et fotografi af køretøjets væggtavle (figur 2 nedenfor). Herved opnår man en mere fyldestgørende dokumentation for køretøjets art.



Figur 1



Figur 2

8.19. Køretøjer med tilladt totalvægt over 3500 kg (05c)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Da forseelsen forudsætter, at der er tale om et køretøj, der overskrider den tilladte totalvægt på 3500 kg, anbefales det dog, at der tillige tages et fotografi af køretøjet bagfra (figur 2 nedenfor). Herved opnår man en mere fyldestgørende dokumentation for køretøjets art.



Figur 1



Figur 2

Forbuddet 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 forbuddet kan være fraveget ved sådan afmærkning.



8.20. Opholds- og legeområde (05d)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer det køretøj, der er standset i et opholds- og legeområde. Figur 1 nedenfor er et eksempel på et sådant fotografi.



Figur 1

Se nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.

E51 og E52



8.21. Gågade (05e)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

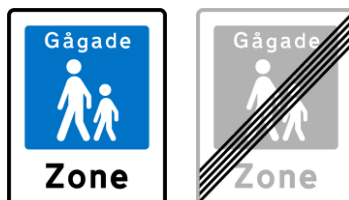
Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer det køretøj, der er parkeret i en gågade. Figur 1 nedenfor er et eksempel på et sådant fotografi.



Figur 1

Se nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.

E49 og E50



8.22. Parkering i forbudszone (05f)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

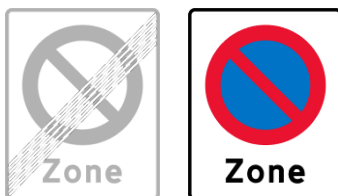
Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer det køretøj, der er parkeret i en forbudszone. Figur 1 nedenfor er et eksempel på et sådant fotografi.



Figur 1

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.

E68 og E69



8.23. Påhængskøretøjer mv. med tilladt totalvægt på højst 2000 kg. (05g)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer det påhængskøretøj, der er parkeret i strid med forbuddet mod at parkere sådanne påhængskøretøjer i mere end 24 timer, med mindre andet er tilkendegivet ved afmærkning. Der vil altid skulle anvendes ventilkontrol i denne forbindelse.

8.24. Parkering med et køretøj, der er særligt indrettet med henblik på reklame (05j)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages et fotografi, der viser, at der var parkeret et køretøj i strid med forbuddet mod at parkere med henblik på reklame. Fotografiet skal tydeligt identificere køretøjet (figur 1 nedenfor). Herudover bør reklamen på køretøjet også fremgå af fotografiet. Hvis det ikke er muligt at vise det hele på samme fotografi, skal der normalt tages to eller flere fotografier som dokumentation for overtrædelsen af forbuddet.



Figur 1

8.25. Parkering med et køretøj, der er særligt indrettet med henblik på overnatning (05k)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

De forhold, der viser, at køretøjet er særligt indrettet med henblik på, at der foretages overnatning i køretøjet, skal normalt endvidere fremgå af fotografiet eller af et eller flere supplerende fotos. Det kan f.eks. være fotos af gardiner eller andet klæde for vinduerne.

Der skal normalt tages et fotografi, der viser, at der var parkeret et køretøj i strid med forbuddet mod at parkere med henblik på overnatning. Fotografiet skal tydeligt identificere køretøjet (figur 1 nedenfor).



Figur 1

8.26. Parkering i 2. position (051)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Normalt vil det være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet, og som samtidig dokumenterer, at køretøjet er parkeret i 2. position i strid med forbuddet. Det er vigtigt, at fotografiet tages på en sådan måde, at man kan se det køretøj, der holder på indersiden, således at det klart fremgår, at der er tale om parkering i 2. position. Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt tages to eller flere fotos, så forseelsen er tilstrækkeligt dokumenteret.

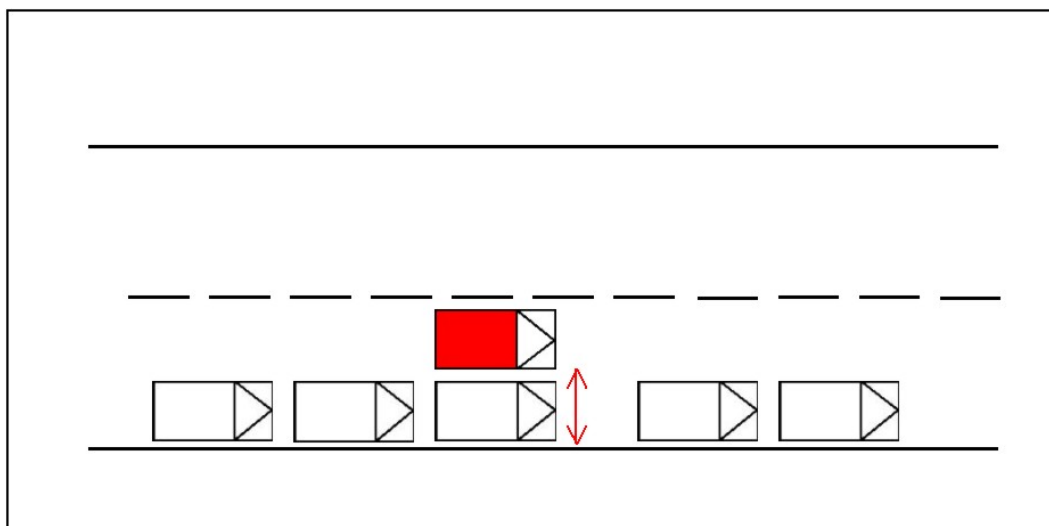


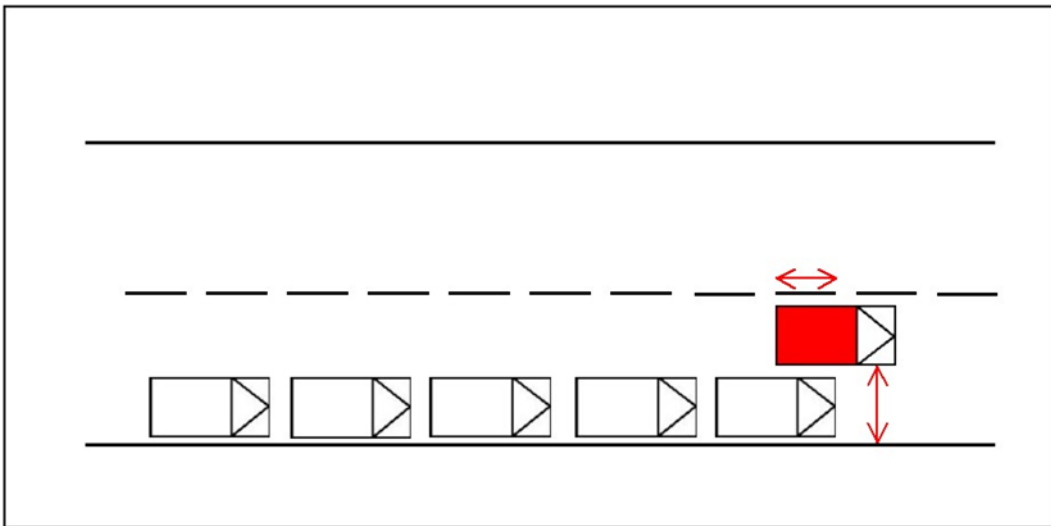
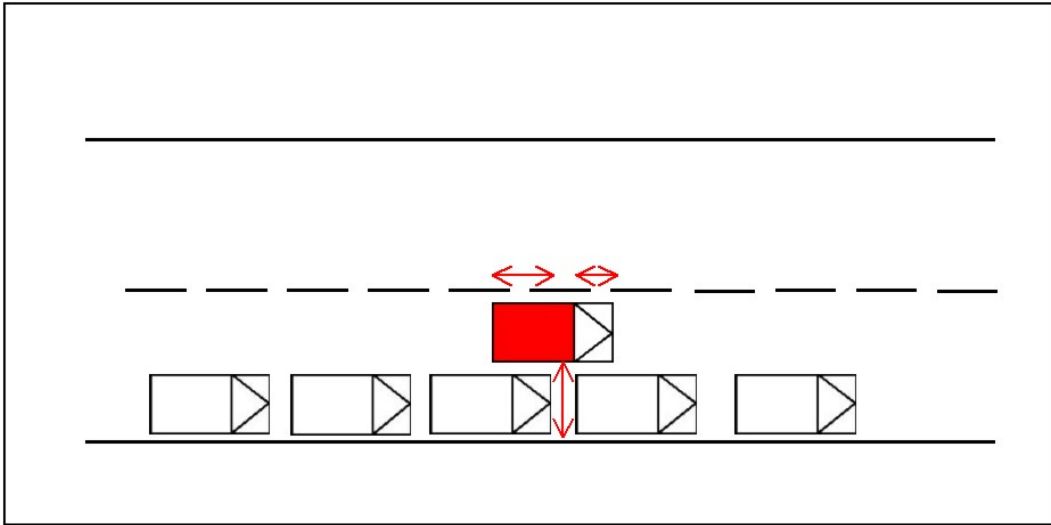
Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af af forbuddets anvendelsesområde





8.27. Parkering i cykelgade (05m)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages et fotografi, der tydeligt identificerer det køretøj, der er parkeret i en forbudszone.

8.28. Uden for afmærkning mv. (o7a, o7b, o8a og o8b)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Normalt vil det være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet, og som samtidig dokumenterer, at køretøjet er parkeret uden for afmærkning. Figur 1, 2, 3 og 4 nedenfor er alle eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt tages to eller flere fotos af forseelsen, således at denne er tilstrækkeligt dokumenteret.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



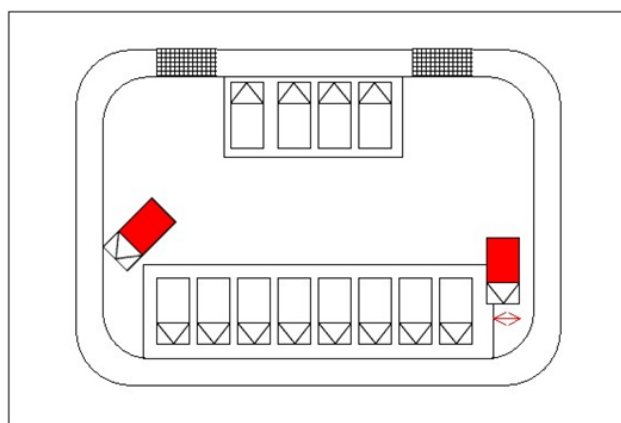
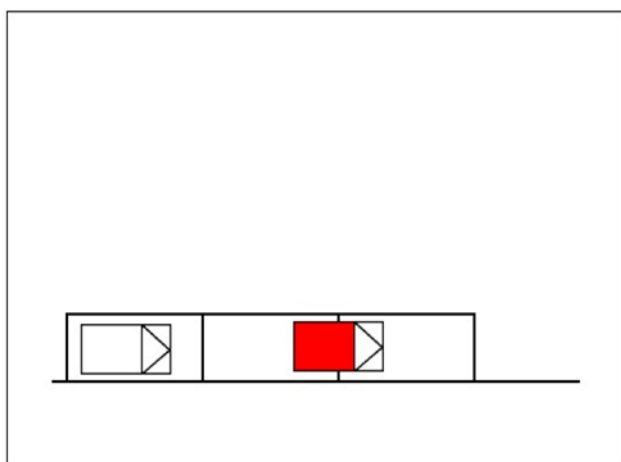
Figur 4



Punkt 07b anvendes i de tilfælde, hvor køretøjet på en parkeringsplads er parkeret uden for de på kørebanen afmærkede parkeringsbåse.

Figur 5

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



8.29. Reserveret parkeringsplads – afmærket ved tavle (13)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Hvis det er muligt, skal der normalt tages et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er parkeret i strid med et afmærket parkeringsforbud. Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der som udgangspunkt normalt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet. Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog tillige normalt tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart (figur 3 nedenfor).

I de tilfælde, hvor det er muligt at parkere med en særlig tilladelse eller dispensation, skal der normalt endvidere tages to fotografier fra hver sin side af forruden. Disse fotografier skal dokumentere, at køretøjet var henstillet uden en synlig tilladelse eller dispensation i forruden (figur 4, 5 og 6 nedenfor).



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5



Figur 6

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.

E33 med undertavler



8.30. Parkering der kræver brug af parkeringsskive (14, 15a, 15b, 16, 17, 18 og 19)

Der skal normalt tages fotodokumentation af disse forseelser, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages fotografier, der viser overtrædelsen af disse bestemmelser i p-skivebekendtgørelsen.

Ved overtrædelse af **punkt 14** skal der tages et fotografi, der identificerer køretøjet, og som så vidt muligt også viser, at køretøjet er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering (figur 2 nedenfor).

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 1 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog normalt tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart.

Ud over fotodokumentation af køretøjet og eventuelt af skiltet skal der endvidere tages fotografier, som viser, at der ikke var anvendt parkeringsskive (figur 3, 4 og 5 nedenfor).



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5

Ved overtrædelse af **punkt 15** skal der tages et fotografi, der identificerer køretøjet, og som så vidt muligt også viser, at køretøjet er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering (figur 7, nedenfor).

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der som udgangspunkt normalt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 6 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog normalt tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart.

Ud over fotodokumentation af køretøjet og eventuelt af skiltet skal der endvidere tages fotografier, som viser, hvordan parkeringsskiven er indstillet, således at det dokumenteres, at parkeringsskiven var urigtigt indstillet. Figur 8 og 9 er begge eksempler på sådanne fotografier.

I de tilfælde, hvor det i forbindelse med ventilkontrol konstateres, at skivens indstilling er ændret, skal der normalt tages fotografier, som vist i figur 10 og 11. Dette omhandler altså ikke de tilfælde, hvor parkeringsvagten er i kontakt med bilisten og i den forbindelse observerer, at parkeringsskivens indstilling ændres, idet punkt 16 anvendes i disse tilfælde.



Figur 6



Figur 7



Figur 8



Figur 9



Figur 10



Figur 11

Ved overtrædelse af **punkt 16** skal der enten tages et fotografi, der identificerer køretøjet, sammenholdt med et notat om kontakten med bilisten mv., eller også skal der tages mindst tre fotografier.

Det ene fotografi skal identificere køretøjet. Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering, så er det at foretrække (figur 13, nedenfor).

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 12 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog normalt tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart.

Det andet fotografi skal vise, hvordan parkeringsskiven var indstillet, før denne blev ændret, og det tredje fotografi skal vise, hvordan parkeringsskiven var indstillet efter ændringen (figur 14 og 15 nedenfor).

Hvis det er nødvendigt at tage flere fotografier for at dokumentere forseelsen tilstrækkeligt, skal dette normalt ske.

Har parkeringsvagten ikke taget et fotografi af parkeringsskivens oprindelige indstilling, vil et billede af parkeringsskiven normalt ikke kunne tillægges en særlig bevisværdi. I sådanne tilfælde anbefales det, at der alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet.



Figur 12



Figur 13



Figur 14



Figur 15

Ved overtrædelse af **punkt 17** skal der tages et fotografi, der identificerer køretøjet. Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering, så er det at foretrække (figur 17 nedenfor).

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 16 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog normalt tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart.

Ud over fotodokumentation af køretøjet og eventuelt af skiltet skal der endvidere tages fotografier, som viser, hele forruden, figur 18, hvordan parkeringsskiven er indstillet, således at det dokumenteres, at parkeringsskiven var uaf læselig anbragt (figur 19 nedenfor).

Hvis det er nødvendigt at tage flere fotografier for at dokumentere forseelsen tilstrækkeligt, skal dette normalt ske.



Figur 16



Figur 17



Figur 18



Figur 19

Ved overtrædelse af **punkt 18** skal der tages et fotografi, der identificerer køretøjet. Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering, så er det at foretrække (figur 21 nedenfor).

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 20 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog normalt tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart.

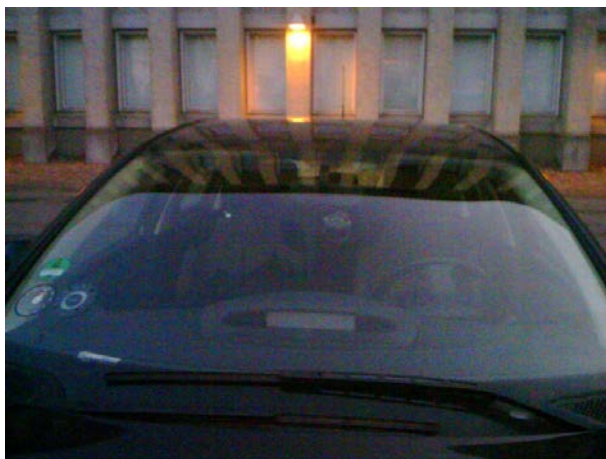
Ud over fotodokumentation af køretøjet og eventuelt af skiltet skal der endvidere tages et fotografi, af hele forruden, figur 22, og et fotografi der viser alle de anvendte parkeringsskiver. Det skal fremgå af dette foto, hvordan de enkelte parkeringsskiver er indstillet (figur 23 nedenfor). Hvis det er nødvendigt at tage flere fotografier for at dokumentere dette, skal der normalt tages det nødvendige antal fotos.



Figur 20



Figur 21



Figur 22



Figur 23

Ved overtrædelse af **punkt 19** skal der tages et fotografi, der identificerer køretøjet. Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med tidsbegrænset parkering, så er det at foretrække (figur 25 nedenfor).

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt som udgangspunkt alene tages et fotografi, der identificerer køretøjet (figur 24 nedenfor). Hvis parkeringsvagten skønner, at der efterfølgende kan opstå en tvist om, hvorvidt skiltet vil kunne læses – f.eks. fordi der er sat klistermærker eller lign. på skiltet – skal der dog normalt tillige tages et fotografi af skiltet for at dokumentere, at skiltet var læsbart.

Ud over fotodokumentation af køretøjet og eventuelt af skiltet skal der endvidere tages et fotografi af hele forruden, figur 26, og et fotografi, der viser, hvordan parkeringsskiven er indstillet, således at det dokumenteres, at parkeringsskiven var ulovlig (figur 27 nedenfor).

Hvis det er nødvendigt at tage flere fotografier for at dokumentere forseelsen, skal der normalt tages det nødvendige antal fotos.



Figur 24



Figur 25



Figur 26



Figur 27

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

E33 med undertavle



E68 med undertavle og E69



Figur 28



Figur 29

8.31. Fodgængerfelt (20)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Herudover skal fotografiet normalt også vise, at køretøjet er standset eller parkeret i selve fodgængerfeltet (figur 1 og 2 nedenfor), eller at køretøjet er standset parkeret inden for en afstand af 5 meter foran fodgængerfeltet (figur 3 og 4 nedenfor). Hvis dette ikke er muligt, skal der normalt så vidt muligt tages flere fotografier, således at der er dokumentation af såvel køretøjet som forseelsen.

Et fotografi, der identificerer køretøjet, og som samtidig dokumenterer, at dette var standset eller parkeret i selve fodgængerfeltet, vil normalt være tilstrækkelig dokumentation, således at det ikke er nødvendigt at foretage opmåling.

Derimod vil det altid være nødvendigt at foretage i hvert fald opmåling, hvis forseelsen består i, at køretøjet er standset eller parkeret inden for en afstand af 5 meter foran fodgængerfeltet. Her er fotoet altså ikke i sig tilstrækkeligt til at dokumentere, at dette afstandskrav er opfyldt.



Figur 1



Figur 2



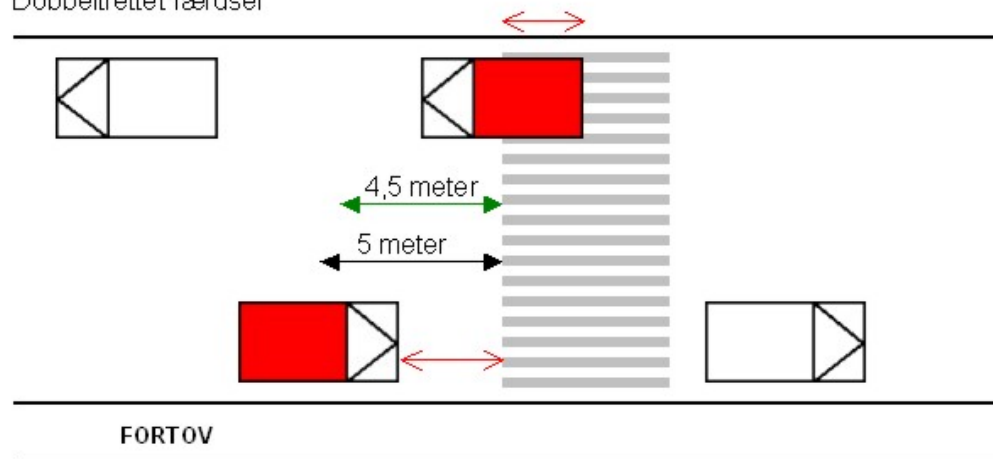
Figur 3



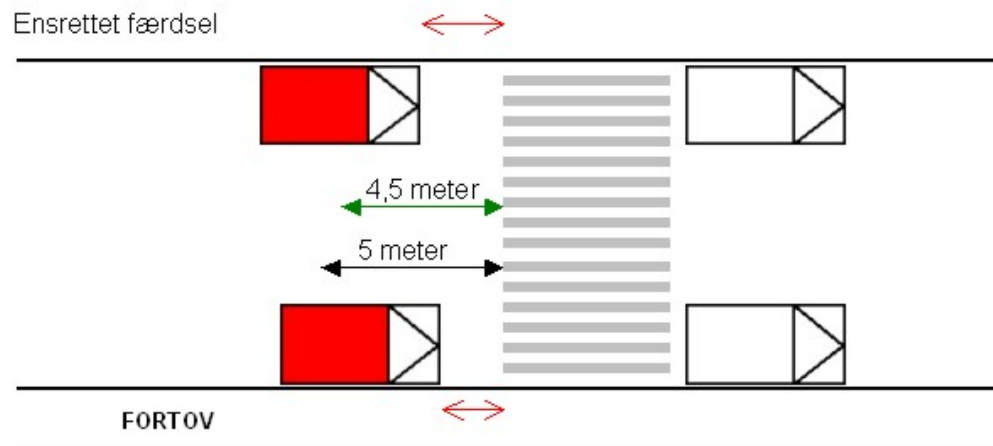
Figur 4

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde .

Dobbeltrettet færdsel



Ensrettet færdsel



8.32. Udkørsel fra cykelsti (21)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Herudover skal fotografiet normalt også vise, at køretøjet er standset eller parkeret ud for udkørslen fra en cykelsti (figur 1 og 2 nedenfor), eller at køretøjet er standset eller parkeret inden for en afstand af 5 meter foran udkørslen (figur 3 og 4 nedenfor). Er der tale om en cykelsti, der er tværgående i forhold til kørebanen, vil der være et forbud mod at henstille køretøjet 5 meter på hver side af udkørslen.

Det er vigtigt, at man tydeligt kan se, at der er tale om en udkørsel fra en cykelsti. Dette fremgår tydeligt af fotografierne, der er vist som figur 3 og 4. Derimod fremgår det ikke tilstrækkeligt tydeligt af fotografiet, der er vist som figur 1. Et sådant foto skal normalt derfor i givet fald suppleres af det foto, der er vist som figur 2.

Et fotografi, der identificerer køretøjet, og som samtidig dokumenterer, at dette var standset eller parkeret ud for udkørslen fra en cykelsti, vil normalt være tilstrækkelig dokumentation, således at det ikke er nødvendigt at foretage opmåling.

Derimod vil det altid være nødvendigt at foretage i hvert fald opmåling, hvis forseelsen består i, at køretøjet er standset eller parkeret inden for en afstand af 5 meter foran udkørslen. Her er fotoet altså ikke i sig tilstrækkeligt til at dokumentere, at dette afstandskrav er opfyldt.



Figur 1



Figur 2

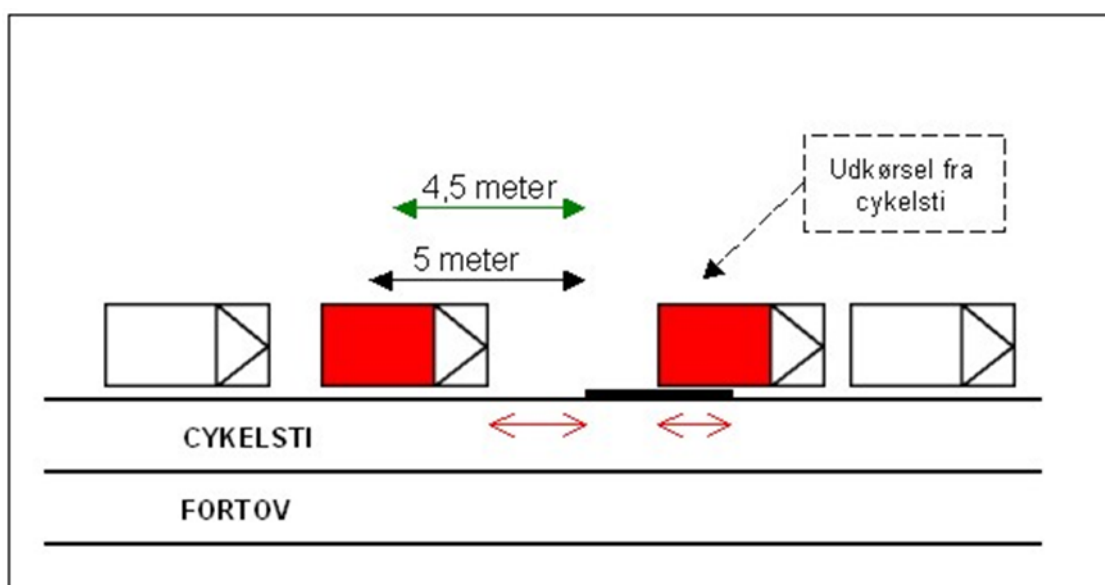


Figur 3



Figur 4

Se i øvrigt nedenstående illustration af forbuddets anvendelsesområde.



8.33. Vejkryds (22)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Herudover skal fotografiet normalt også vise, at køretøjet er standset eller parkeret i selve vejkrydset (figur 3 og 4 nedenfor), eller at køretøjet er standset eller parkeret inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant (figur 1 og 2 nedenfor). Hvis dette ikke er muligt, skal der normalt så vidt muligt tages flere fotografier, således at der er dokumentation af såvel køretøjet som forseelsen. Som figur 5 er medtaget et eksempel på et foto, der er taget i mørke og som både identificerer køretøjet og viser, at dette er standset eller parkeret på den "forkerte" side af den gule trekant.

Et fotografi, der identificerer køretøjet, og som samtidig dokumenterer, at dette var standset eller parkeret i selve vejkrydset, vil normalt være tilstrækkelig dokumentation, således at det ikke er nødvendigt at foretage opmåling.

Derimod vil det altid være nødvendigt at foretage i hvert fald opmåling, hvis forseelsen består i, at køretøjet er standset eller parkeret inden for en afstand af 10 meter fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant. Her er fotoet altså ikke i sig tilstrækkeligt til at dokumentere, at dette afstandskrav er opfyldt.



Figur 1



Figur 2



Figur 3

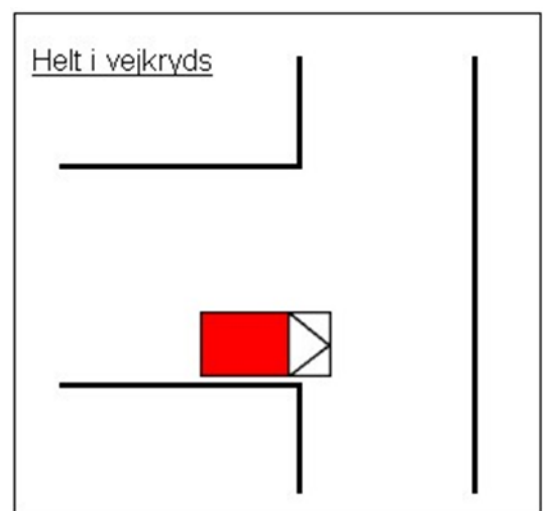
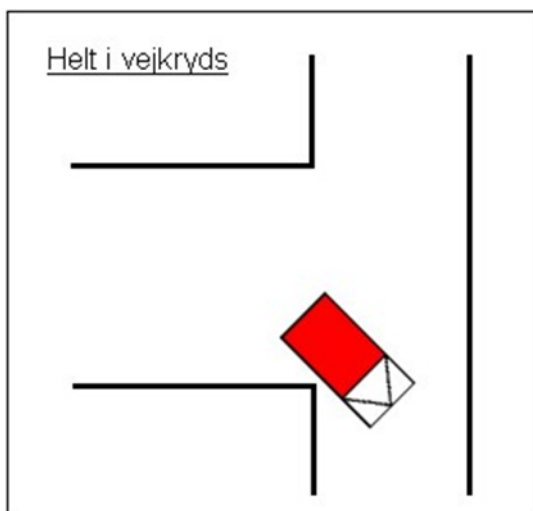
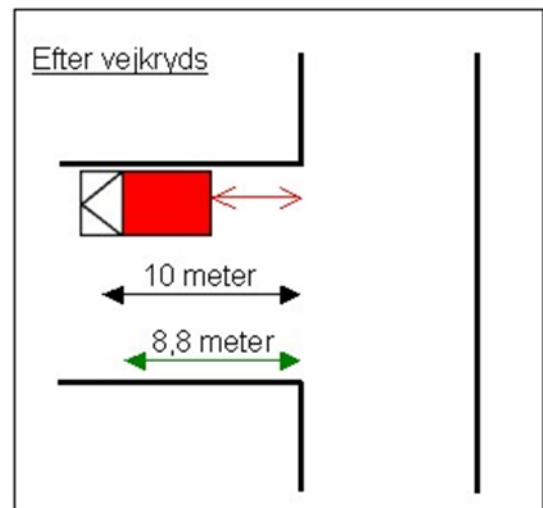
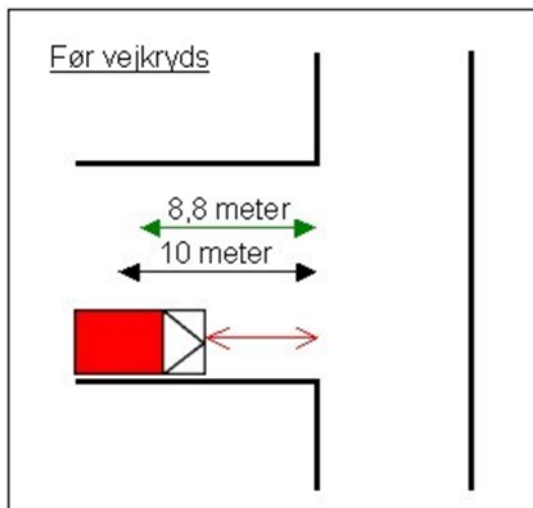


Figur 4



Figur 5

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



8.34. Busstoppested (23)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Herudover skal fotografiet normalt også vise, at køretøjet er standset eller 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.

Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på fotografier, der både dokumenterer køretøjets identitet og viser, at der er standset eller parkeret i strid med det afmærkede forbud. Hvis dette ikke kan vises på samme fotografi, skal der normalt tages to eller flere fotos, således at der foreligger dokumentation for forseelsen.



Figur 1



Figur 2

Hvis der er tale om et forbud, der er afmærket, vil det normalt ikke være nødvendigt at foretage opmåling, hvis fotografiet både dokumenterer køretøjets identitet og at køretøjet var standset eller parkeret på den afmærkede strækning.

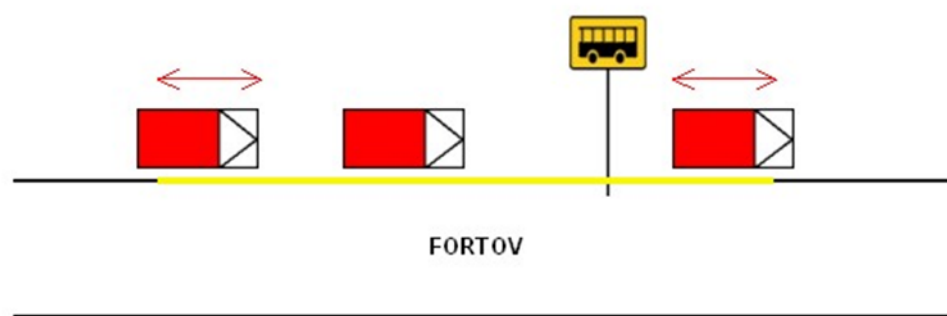
Er der derimod tale om strækning, som ikke er afmærket, vil der altid skulle foretages opmåling for at kunne dokumentere, at køretøjet var henstillet inden for en afstand af 12 meter på hver side af stoppestedsskiltet.

I de tilfælde, hvor der skal foretages opmåling, skal dette ske i henhold til principperne i afsnit 8.4.

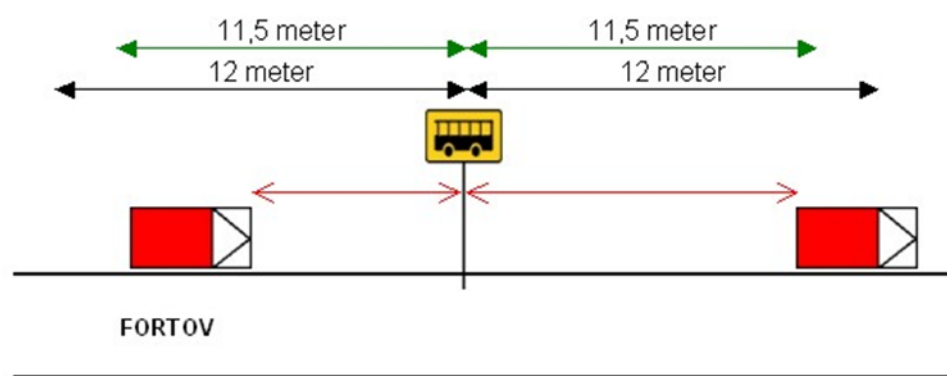
Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



Med gul afmærkning



Uden gul afmærkning



8.35. Cykelsti mv. (24a)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

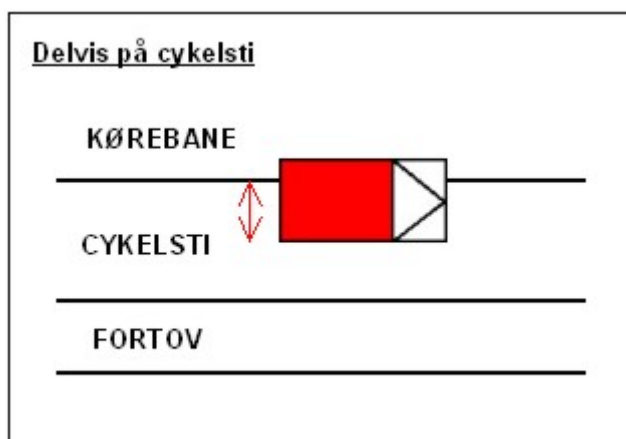
Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret på cykelsti, gangsti, helleanlæg eller midterrabat. Figur 1 nedenfor er et eksempel på sådan et fotografi, som i sig selv udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation.



Figur 1

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



8.36. Fortov for alle køretøjer i tættere bebygget område og udenfor også for tunge køretøjer (24b)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret på fortov eller yderrabat. De viste fotos nedenfor (figur 1-2) er eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation.

Figur 1



Figur 1

Figur 2



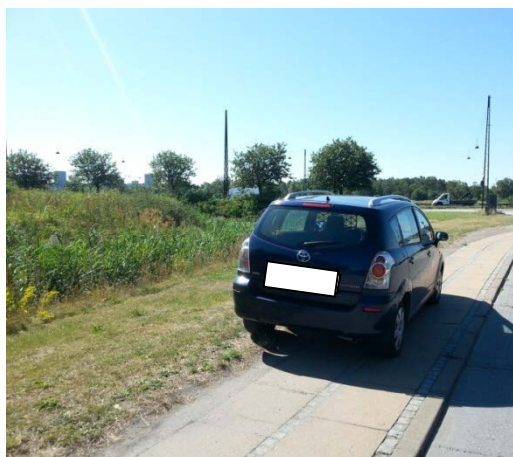
Figur 2

8.37. Fortov uden for tættere bebygget område (24c)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret helt på fortov. Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på fotografier, som udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation.



Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



8.38. Opmarchområde (25)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret på en strækning, hvor kørebanen før vejkryds ved hjælp af spærrelinjer er inddelt i vognbaner eller inden for en afstand af 5 meter før begyndelsen af en sådan strækning. Figur 1 og 2 nedenfor er begge eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation.



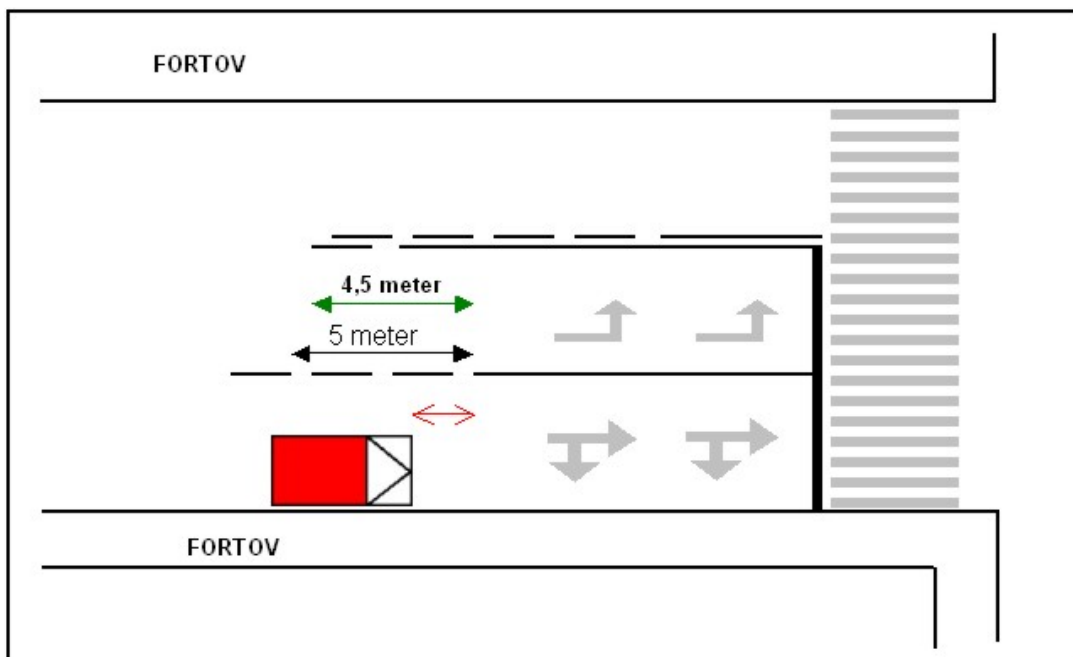
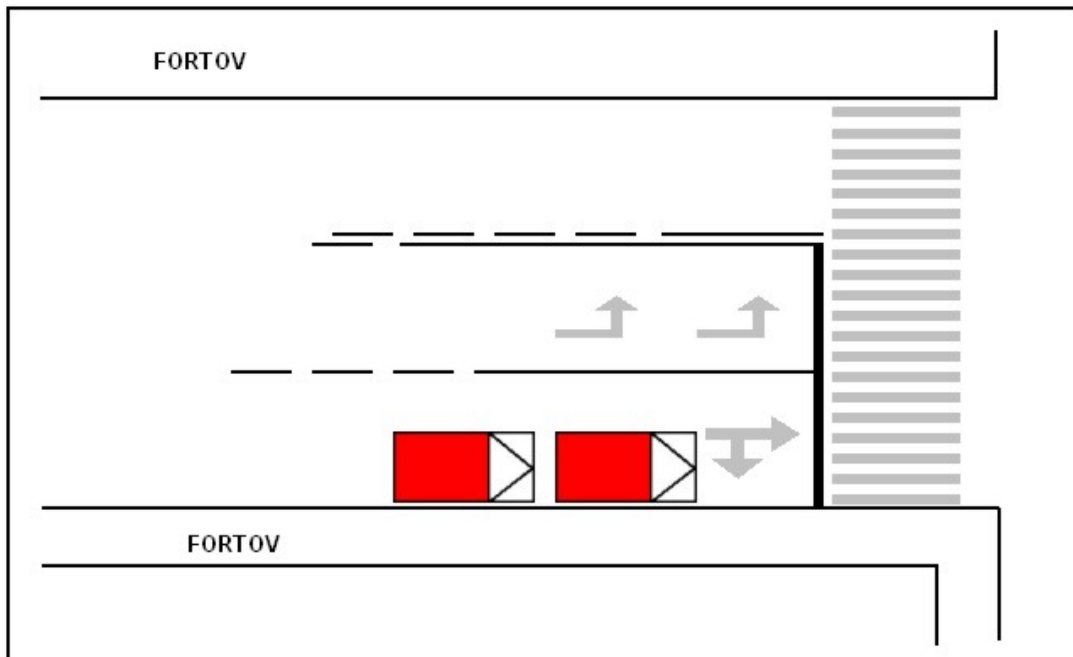
Figur 1

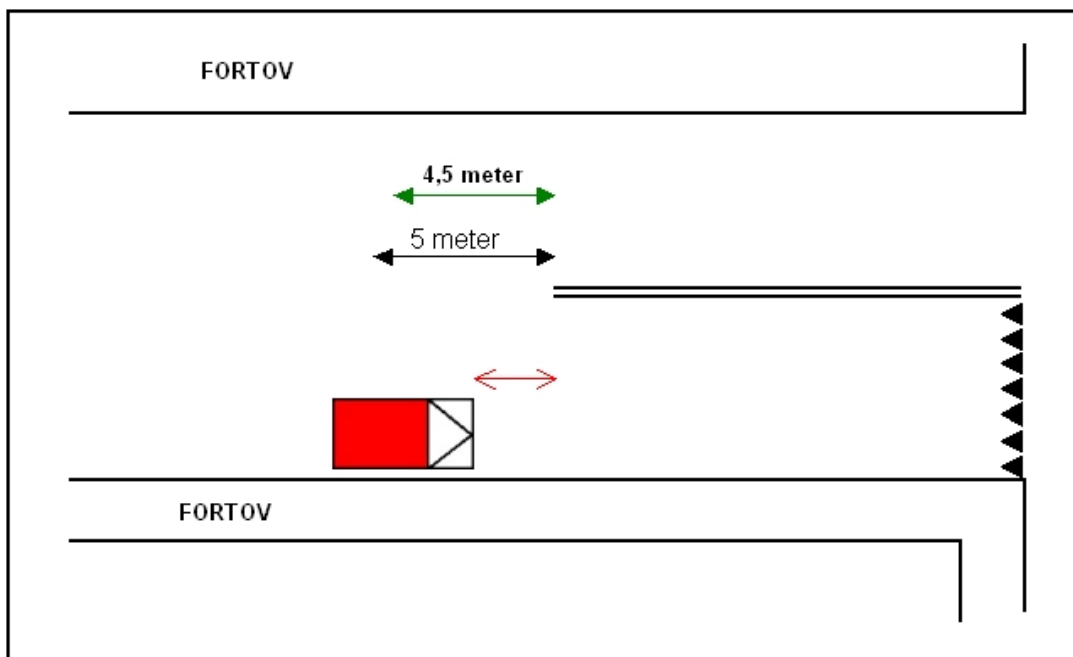
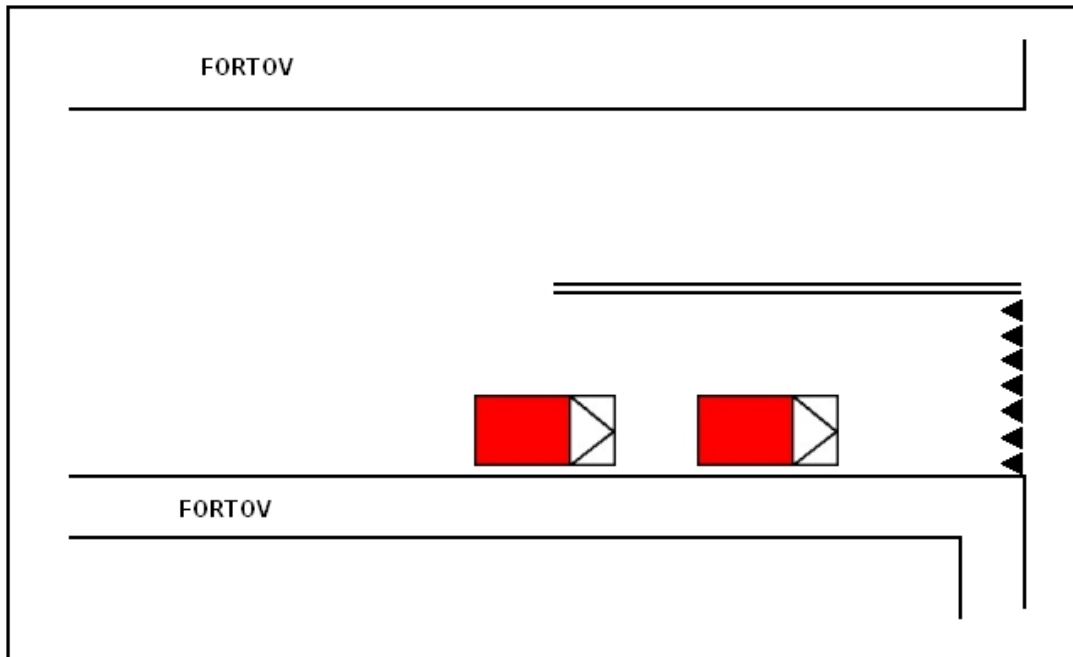


Figur 2

Der bør under alle omstændigheder foretages opmåling, da fotodokumentationen normalt ikke i sig selv vil kunne udgøre tilstrækkelig dokumentation for, at 5-meter kravet er opfyldt. Opmåling skal ske i henhold til principperne i afsnit 8.4.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.





8.39. Spærrelinje (26)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret ved siden af en spærrelinje, hvor afstanden mellem køretøjet og spærrelinjen er mindre end 3 meter, og at der ikke findes en punkteret linje mellem køretøjet og spærrelinjen. Figur 1 og 2 nedenfor er begge eksempler på sådanne fotografier, der hver for sig udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation. Se figur 3 og 4 som tilsammen udgør tilstrækkelig fotodokumentation.



Figur 1



Figur 2



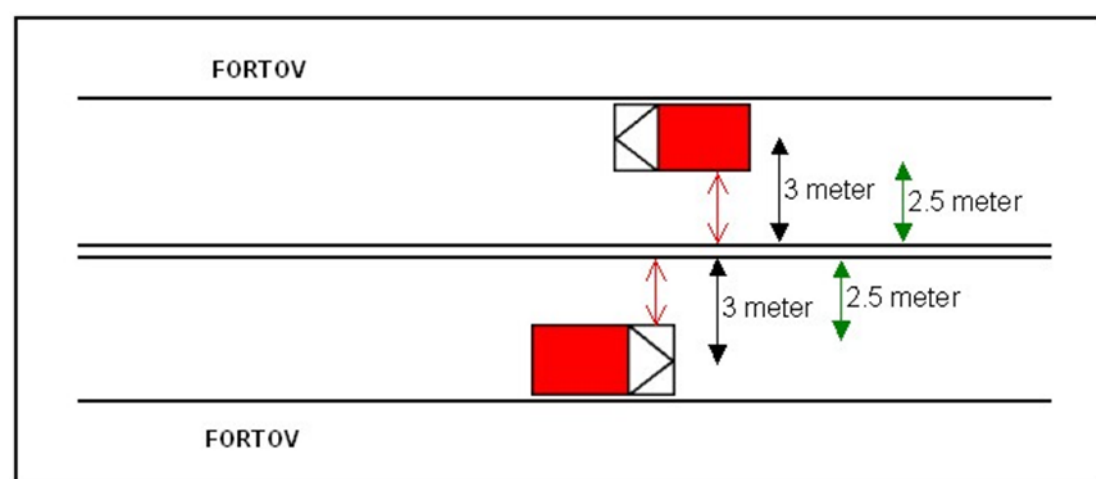
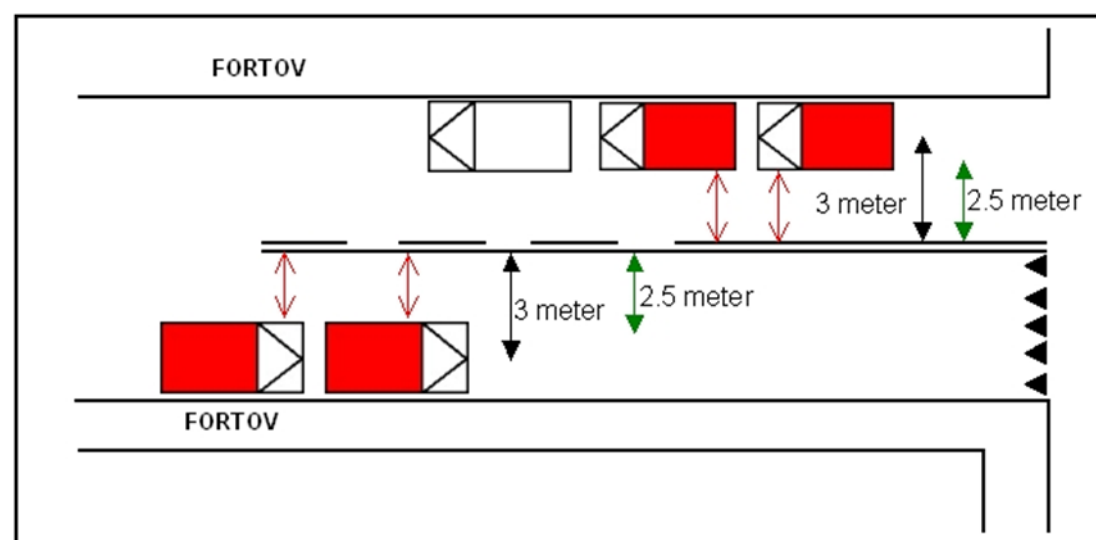
Figur 3



Figur 4

Der bør under alle omstændigheder foretages opmåling for at dokumentere, at 3-meter-kravet er opfyldt. Opmåling skal foretages i overensstemmelse med principperne i afsnit 8.4.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



8.40. Hyrevognsplads (27)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret på en afmærket holdeplads for hyrevogne.

Hvis det ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation. Figur 1 og 2 nedenfor er eksempler på sådanne fotografier, der tilsammen udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

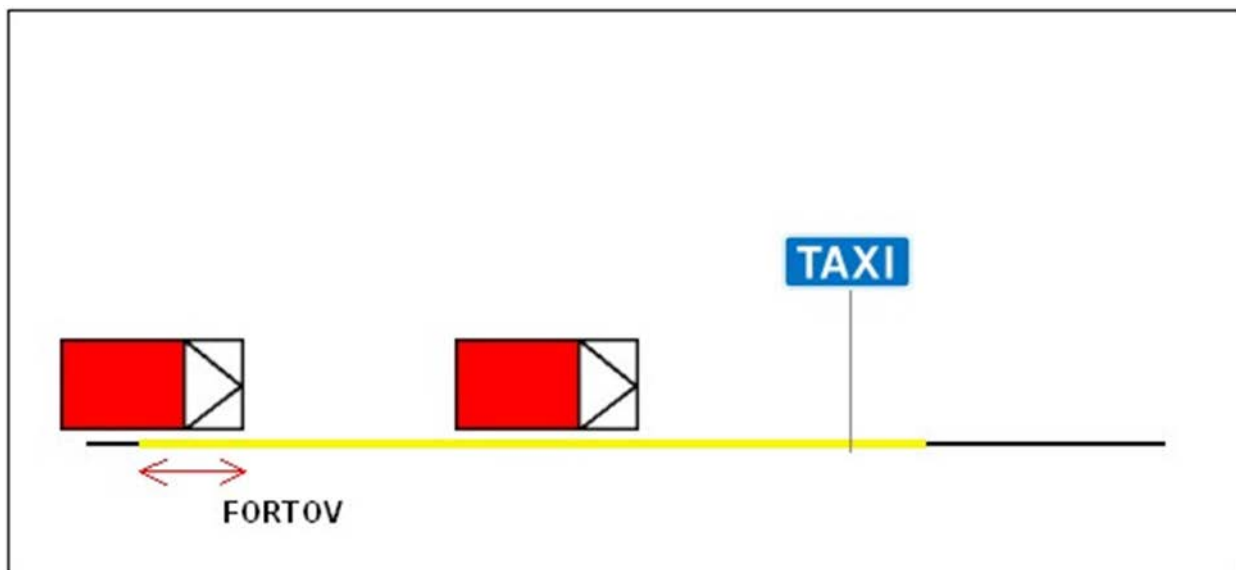


Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustration af forbuddets anvendelsesområde.



8.41. Betalingszone

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



8.42. Uaflæselig p-billet (28a)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt **tages mindst fire fotografier**, der dokumenterer overtrædelsen af denne bestemmelse. Det ene fotografi skal identificere køretøjet. Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med betalingsparkering, så er det at foretrække.

Det andet fotografi skal normalt vise den uaflæselige billet. Er der flere uaflæselige billetter, skal der normalt tages et fotografi af hver billet (figur 1,2 og 3 er eksempler på sådanne fotos).

Der skal normalt herudover tages to fotografier, der skal vise, at køretøjet ikke også var henstillet med en synlig p-billet i forruden, således at det dokumenteres, at der ikke var en synlig p-billet (figur 4, 5 og 6 nedenfor).

Der bør udarbejdes notat, og der bør i den forbindelse om muligt noteres billettens kontrolnummer.



Figur 1



Figur 3



Figur 5

Figur 2



Figur 4



Figur 6

8.43. P-billet ikke synlig (28b)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt **tages mindst tre fotografier**, der viser overtrædelsen af denne bestemmelse. Det ene fotografi skal identificere køretøjet (figur 1 nedenfor). Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med betalingsparkering, så er det at foretrække.

Der skal normalt herudover tages to fotografier, der skal vise, at køretøjet ikke også var henstillet med en synlig p-billet i forruden, således at det dokumenteres, at der ikke var en synlig p-billet (figur 2, 3 og 4 nedenfor).

Hvis dette ikke kan vises på tre fotografier, skal der normalt så vidt muligt tages yderligere fotografier, som viser disse forhold.



Figur 1



Figur 2

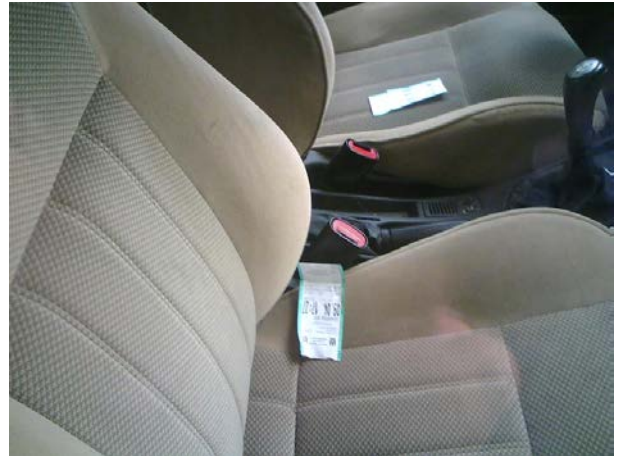


Figur 3



Figur 4

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



8.44. P-billet ugyldig (28c)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt **tages mindst fire fotografier**, der viser overtrædelsen af denne bestemmelse. Det ene fotografi skal identificere køretøjet (figur 1 nedenfor). Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med betalingsparkering, så er det at foretrække.

Det andet fotografi skal normalt vise den ugyldige billet (figur 2 nedenfor). Er der flere ugyldige billetter, skal der normalt tages et fotografi af hver billet.

Der skal normalt herudover tages to fotografier, der skal vise, at køretøjet ikke også var henstillet med en synlig, gyldig p-billet i forruden, således at det dokumenteres, at der ikke var en synlig p-billet (figur 3, 4 og 5 nedenfor).

Hvis dette ikke kan vises på tre fotografier, skal der normalt så vidt muligt tages yderligere fotografier, som viser disse forhold.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



Figur 4



Figur 5

8.45. Parkeringstid udløbet (28d)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt **tages mindst fire fotografier**, der viser overtrædelsen af denne bestemmelse. Det ene fotografi skal identificere køretøjet (figur 1 nedenfor). Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med betalingsparkering, så er det at foretrække.

Det andet fotografi skal normalt vise den billet, hvor parkeringstiden er udløbet (figur 2 nedenfor). Er der flere billetter skal der normalt tages et fotografi af hver billet.

Der skal normalt herudover tages to fotografier, der skal vise, at køretøjet ikke også var henstillet med en synlig p-billet i forruden, hvor parkeringstiden ikke var udløbet, således at det dokumenteres, at der ikke var en synlig p-billet (figur 3, 4 og 5 nedenfor). Som figur 6, 7 og 8 er medtaget eksempler på fotos, der er taget i mørke, og som viser en eventuel parkeringsbillet bag forruden. Disse fotos er medtaget for at vise, at der ofte kan tages gode fotos af dette, selvom det er mørkt. Selv om det kan være vanskeligt at se på kameraets lille skærm, hvor meget der vil kunne ses på fotoet, bør sådanne fotos tages, da der kan ses betydeligt mere, når det pågældende foto efterfølgende forstørres og eventuelt belyses yderligere af Klagesektionen.

Hvis dette ikke kan vises på tre fotografier, skal der normalt så vidt muligt tages yderligere fotografier, som viser disse forhold.



Figur 1



Figur 2



Figur 3



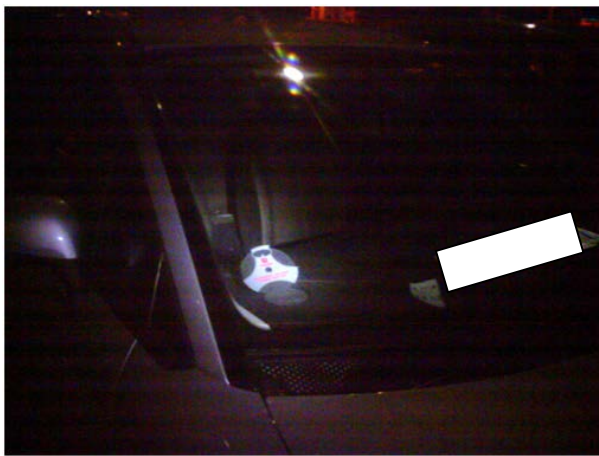
Figur 4



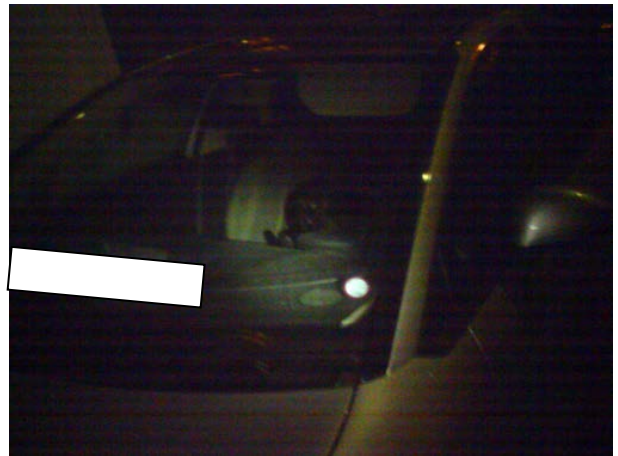
Figur 5



Figur 6



Figur 7



Figur 8

8.46. Flere parkeringsbilletter mv. (28e)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt **tages mindst tre fotografier**, der viser overtrædelsen af denne bestemmelse. Det ene fotografi skal identificere køretøjet. Kan dette foto også vise, at køretøjet er parkeret i et område med betalingsparkering, så er det at foretrække.

De andre fotografier skal normalt vise, at der er flere billetter i forruden. Der skal normalt tages et fotografi af hver billet.

Figur 1 er et eksempel på et foto, hvor der er flere billetter.



Figur 1

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

Kommunen har ikke kompetence til at pålægge parkeringsafgifter for overtrædelse af denne forseelse. Det er kun politiet, der kan gøre dette, og den kommunale parkeringsvagt skal derfor ikke kontrollere denne forseelse.

For god ordens skyld har vi medtaget en beskrivelse af, hvordan punktet kommer til at se ud, hvis kommunen på et tidspunkt får kompetence til at påse denne forseelse.

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

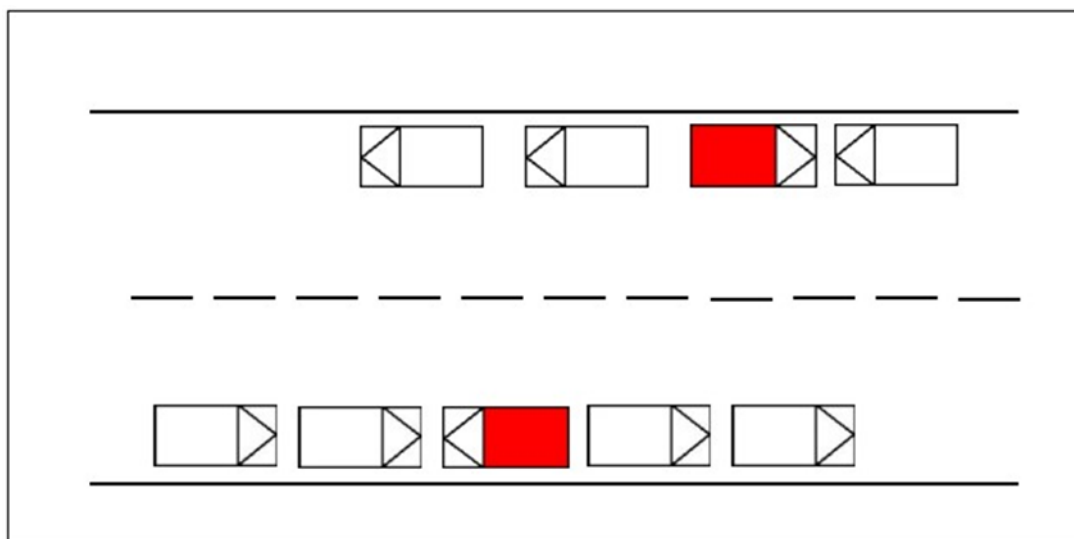
Det vil normalt være muligt at tage et fotografi, der både identificerer køretøjet og samtidig viser, at køretøjet er standset eller parkeret i venstre side af vejen i strid med forbuddet. Figur 1 nedenfor er et eksempel på et sådant fotografi, der udgør en tilstrækkelig fotodokumentation.

Hvis det undtagelsesvist ikke kan lade sig gøre at vise det hele på ét fotografi, må parkeringsvagten tage to eller flere fotografier for at sikre en tilstrækkelig fotodokumentation.



Figur 1

Se i øvrigt nedenstående illustration af af forbuddets anvendelsesområde.



8.48. På jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel (30)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages fotografier, der viser, at køretøjet var standset eller parkeret på en jernbaneoverkørsel eller på en anden af de overkørsler, der er omfattet af bestemmelsens anvendelsesområde.

Fotografiet skal identificere køretøjet (figur 2 nedenfor). Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er standset eller parkeret på jernbaneoverkørsel eller anden overkørsel, vil dette være at foretrække.

Hvis dette ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der så vidt muligt tages flere fotografier, så forseelsen er tilstrækkeligt dokumenteret.

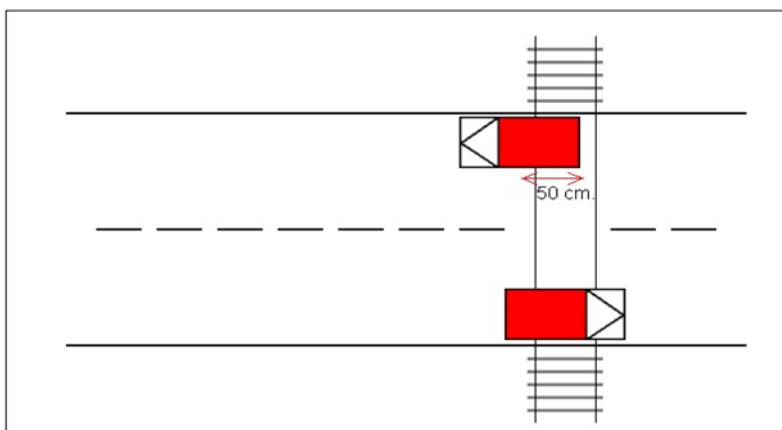


Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustration af af forbuddets anvendelsesområde.



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

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er standset eller parkeret på en bro over en motorvej (figur 1), i en viadukt eller i en tunnel (figur 2), vil dette være at foretrække.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der så vidt muligt tages flere fotografier, så forseelsen er tilstrækkeligt dokumenteret.

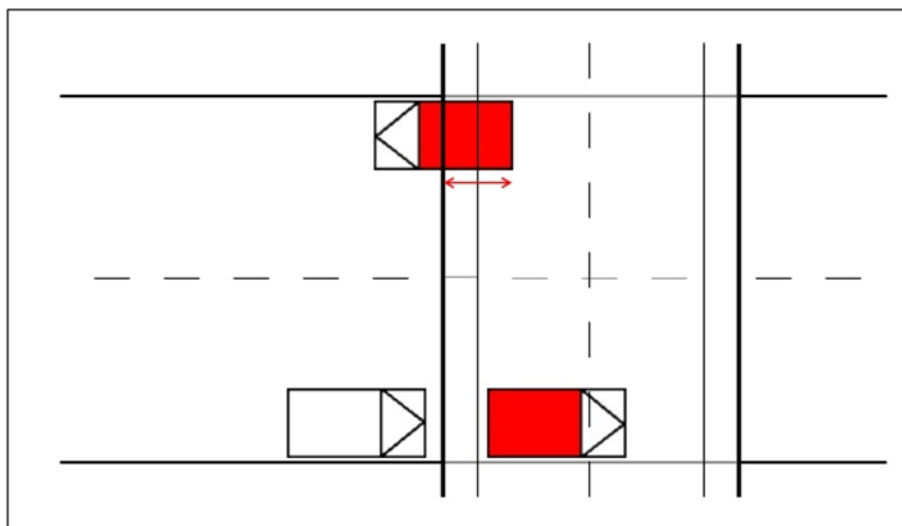


Figur 1



Figur 2

Se i øvrigt nedenstående illustration af af forbuddets anvendelsesområde.



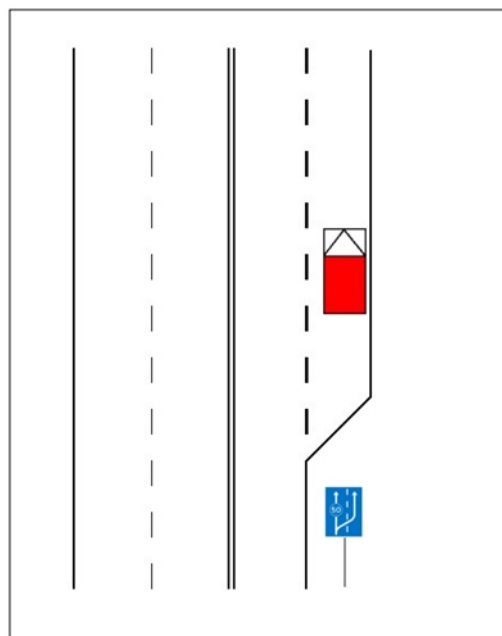
8.50. Krybespor (32)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er standset eller parkeret i et krybespor, vil dette være at foretrække.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der så vidt muligt tages flere fotografier, så forseelsen er tilstrækkeligt dokumenteret.

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.



8.51. Nærmere end 30 m fra jernbaneoverkørsel (33)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Fotografiet skal identificere køretøjet (figur 1 nedenfor). Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er parkeret nærmere end 30 m fra en jernbaneoverkørsel, vil dette være at foretrække.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der så vidt muligt tages flere fotografier, så forseelsen er tilstrækkeligt dokumenteret.



Figur 1

Der skal endvidere foretages opmåling. Der henvises endvidere til afsnit 8.3 og afsnit 8.4.

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

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages fotografier, der viser, at køretøjet var parkeret ud for ind- eller udkørsel fra en ejendom.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er parkeret i strid med forbuddet, vil dette være at foretrække (figur 1 nedenfor).

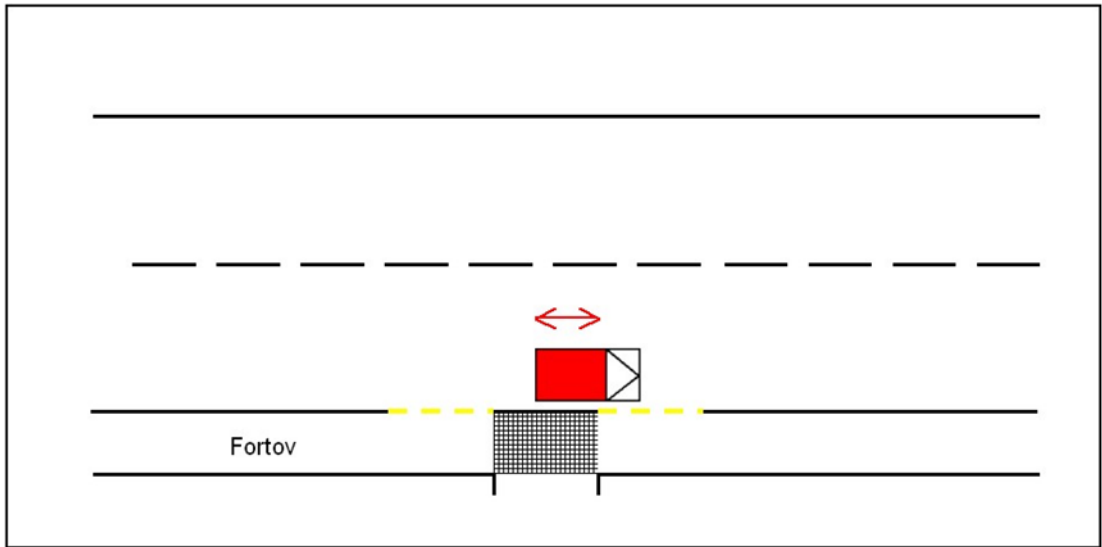
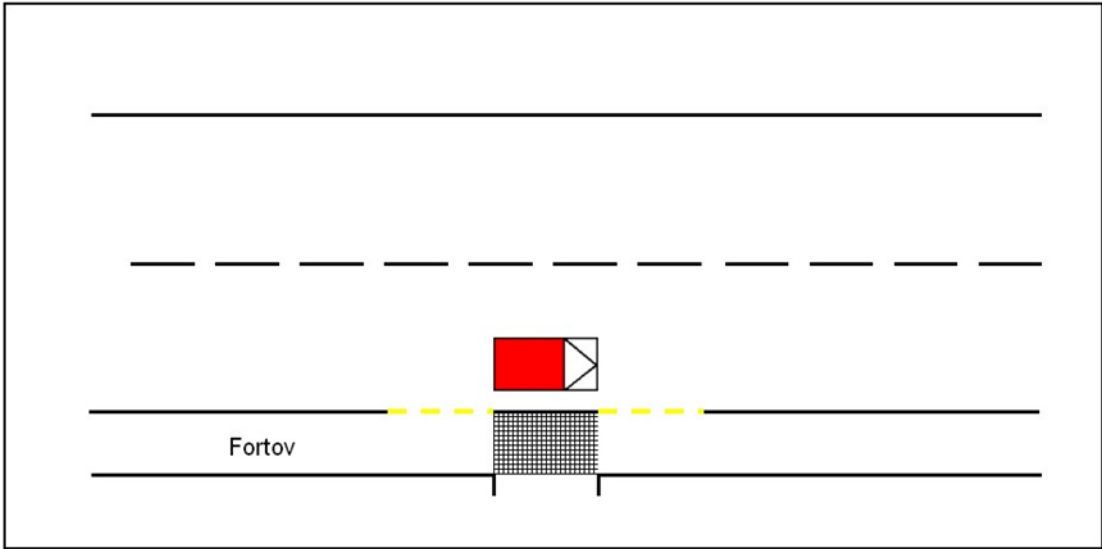
Hvis det ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der normalt tages to eller flere fotografier.



Figur 1

Se i øvrigt nedenstående illustrationer af forbuddets anvendelsesområde.





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

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

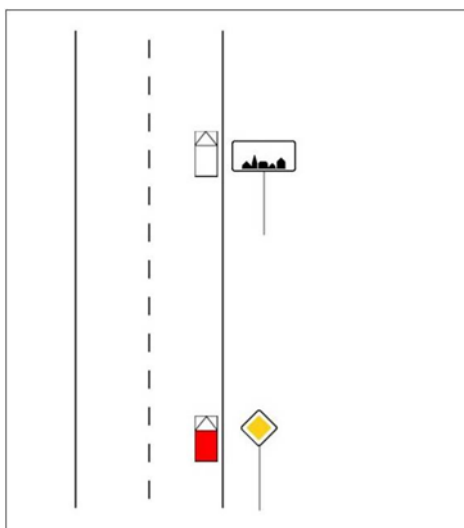
Fotografiet skal identificere køretøjet (figur 1 nedenfor). Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er parkeret i strid med parkeringsforbuddet, vil dette være at foretrække. Fotoet må tages således, så det bedst muligt viser, at der er tale om en hovedvej.

Hvis det ikke er muligt at vise det hele på et fotografi, skal der normalt så vidt muligt tages flere fotografier.



Figur 1

Se i øvrigt nedenstående illustration af af forbuddets anvendelsesområde.



8.54. På en sådan måde, at letbanekørsel hindres (36)

Der skal normalt tages fotodokumentation af denne forseelse, og det skal vurderes, om der er behov for yderligere dokumentation for afgiften.

Der skal normalt tages fotografier, der viser, at køretøjet var standset eller parkeret på en sådan måde, at letbanekørsel hindres.

Fotografiet skal identificere køretøjet. Kan parkeringsvagten med det samme fotografi vise, at køretøjet er standset eller parkeret på en sådan måde, at letbanekørsel hindres, vil dette være at foretrække.

Hvis dette ikke er muligt at vise det hele på ét fotografi, skal der så vidt muligt tages flere fotografier, så forseelsen er tilstrækkeligt dokumenteret.

9. Regelgrundlag

På Københavns Kommunes, Teknik og Miljøforvaltningen, Center for Parkerings, 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.