



Danmarks Frie AutoCampere
DFAC.DK

CVR: 37157430
www.dfac.dk
info@dfac.dk

Danmarks Frie Auto Campere er en forening for autocamperejere og -interesserede, der arbejder for at fremme dansk autocamperturisme ved at støtte op om de frie valgmuligheder, som denne ferieform giver mulighed for. Danmarks Frie Auto Campere er trods sine kun tre år Danmarks næststørste autocamperforening

Dato: 3. november 2018

**Til: Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
samt:**

**Transport-, Bygnings- og Boligminister Ole Birk Olesen
Erhvervsminister Rasmus Jarlov**

Vedr.: L 40 Forslag til lov om ændring af færdselsloven, forhøjede afgifter for biler over 3500 kg

Høringsnotatet, Lovforslagets bilag 1

<https://www.ft.dk/samling/20181/lovforslag/l40/bilag/1/index.htm> medtager kun i en vis grad det høringssvar, som Danmarks Frie AutoCampere indsendte, idet essensen – og baggrunden for vores ændringsforslag - ikke fremgår.

Vi vil derfor gerne fremhæve, at lovforslaget om forhøjede bødesatser for køretøjer over 3500 kg ikke blot rammer lastbiler – som lovforslagets intention er – men også de indenlandske og især udenlandske turister, der kører i autocampere over 3500 kg.

Vores vurdering er, at 10-15% af alle danske autocampere "fra fødslen" indregistreres med mere end 3500 kg totalvægt, hertil kommer de danske autocampere, der er "vejet op", hvilket er muligt, fordi mange autocampere er fabriksgodkendte til en totalvægt på 4500-5000 kg.

Det er typisk børnefamilier, der gerne vil kunne have "det hele med" eller af den del af AC-brugerne, der er gangbesværede og har brug for at have en el-scooter eller 2 med på tur, og som dermed accepterer de begrænsninger i brugen af bilen mht. maksimum hastighed, krav om stort kørekort mv, som den tungere bil medfører.

Udenlandske autocamperturister kører i langt højere grad i autocampere over 3500 kg. De ca. 900.000 autocampere i vore nabolande, de tyske, svenske og norske autocampere, er på grund af de nationale regler typisk omkring 4250 kg tilladt totalvægt. I Tyskland må alle med kørekort erhvervet før 1999 køre en autocamper op til 7500 kg, og føreren har derfor ikke et naturligt fokus på, om bilen vejer over eller under 3500 kg.

Autocamperturister fra disse lande udgør langt hovedparten af de autocamperturister, der besøger Danmark hvert år og som bidrager til i en meget lang turistsæson at holde gang i butikslivet især i Danmarks kystområder og mindre byer.

Jf. Færdselslovens § 92 c, stk. 4 er det stadig muligt for kommunerne lokalt at begrænse muligheden for standsning og parkering af køretøjer over 3500 kg ved en parkeringsbekendtgørelse, der offentliggøres – på dansk – et sted på kommunens hjemmeside og et sted på Vejdirektoratets hjemmeside.

Autocampere skal som alle andre overholde loven, herunder også lokale parkeringsbekendtgørelser, så længe disse fortsat eksisterer. Men det er umuligt for en udenlandsk turist at vide præcist i hvilken kommune, han befinder sig i og det er også ganske svært at finde de og læse de lokale parkeringsbekendtgørelser, der gælder. Dermed er retssikkerheden fortsat usikker – især for udenlandske turister - der besøger landet i en personbil, der vejer over 3500 kg.

En lokal parkeringsbekendtgørelse kan f.eks. indeholde, at parkering af køretøjer over 3500 kg mellem kl. 19 og 07 kun må ske på særlige pladser i kommunen, anvist på kommunens hjemmeside. Herved henvises autocamperturister med biler over 3500 kg til at parkere sammen med de kølebiler og andre støjende vogne, som kommunerne reelt har behov for at få parkeret udenfor bykernen. Det er ikke fremmende for turismen.

Nøjagtig ens autocampere kan i f.eks. Tyskland være indregistreret til en totalvægt på 4250 kg og i Danmark til en totalvægt på 3500 kg. Spiser turisterne på den samme restaurant og kommer ud kl. 21, holder den ene - typisk den udenlandske turist - ulovligt og har fået en parkeringsafgift på 2000 kr, mens den anden – typisk den danske turist - holder lovligt.

Da begrebet parkeringsbekendtgørelser blev indført med færdselsloven af 10. juni 1976, var forudsætningen for, at flertallet af Folketingets Retsudvalgets vedtog princippet om parkeringsbekendtgørelser, at politiet praksis - ved førstegangsovertrædelser, begået af ikke lokalt boende – var, at en overtrædelse alene skulle påtales i form af en advarsel, dog under forudsætning af, at sådanne personer ikke havde kendskab til den ordning, der var fastsat ved den lokale bekendtgørelse (Se venligst vedlagte bilag).

Den gang var det i praksis både vanskeligt og ressourcekrævende at fastslå, om bilisten var lokalt boende, og – hvis dette ikke var tilfældet – om bilisten tidligere havde fået en advarsel for overtrædelse af den lokale parkeringsregel eller i øvrigt havde kendskab til reglen. Men alligevel var dette baggrunden for vedtagelse af begrebet om lokale parkeringsbekendtgørelser.

Formålet med den nuværende ændring af Færdselsloven er at støtte op under den 25 timers parkeringsrestriktion for lastbiler på motorvejsrastepladser, som er allerede indført. Behovet for denne parkeringsrestriktion hænger sammen med de erhvervsmæssige køre- hviletidsbestemmelser for lastbiler.

Lovens formål er ikke at straffe private, danske eller især udenlandske autocamperturister i personbiler ekstra hårdt for almindelige, mindre parkeringsforseelser på vejnettet udenfor motorvejssystemet – men som forslaget er udformet nu, er dette en utilsigtet bivirkning af loven.

Det er dybt urimeligt og helt ude af proportioner at pålægge en ferierende familie en parkeringsafgift på over 2000 kr. for en simpel parkeringsforseelse. Størrelsen af afgiften er på niveau med bøden for at køre over for rødt lys - men alvoren i parkeringsforseelsen er slet ikke på samme niveau.

Fastholdes lovforslaget som nu, må konsekvensen - på grund af kombinationen af indholdet i nogle lokale parkeringsbekendtgørelser og disse 4-dobbelte parkeringsafgifter - være, at man anbefaler, at udenlandske autocamperturister kører udenom Danmark som ferieland - eller nøjes med at køre transit gennem Danmark.

Dette vil påvirke pkt. 4 i lovforslagets bemærkninger, om forslagets økonomiske konsekvens, idet autocamperturismen, som er Europas hurtigst voksende turismesegment med en vækstrate på ca. 15% p.a., stort set vil uddø i Danmark - endnu inden den er kommet rigtig i gang. Dette vil medvirke til yderligere affolkning af turistområderne langs kyster, mindre byer og seværdigheder udenfor højsæsonen.

Mulighederne for at holde lovens fokus og ikke lade de 4-dobbelte afgifter for almindelige parkeringsforseelser gå ud over turister er flere:

- 1) Fastholde lovens fokus: Bruge restriktioner og indføre straffen for at overtræde dem alene for lastbiler – ikke for andre køretøjer. Det er ret enkelt at genkende en lastbil, som er et erhvervsmæssigt køretøj, og det er i høj grad muligt at differentiere den fra en personbil som f.eks. en autocamper og fra andre køretøjer.
- 2) Sætte vægtgrænsen ved 5000 kg - eller ved 7500 kg, hvorved langt hovedparten af europæiske autocampere ikke rammes af loven om de 4-dobbelte parkeringsafgifter.
- 3) Opfylde den forudsætning, som Retsudvalget gjorde i 1976 om, at parkeringsafgifter ihht. lokale parkeringsbekendtgørelser ikke gives til udenbys boende, som ikke kan forudsættes at kende til dem. Vi har i dag helt andre muligheder for registrering af hændelser som f.eks. advarsler end den gang, og det vil være relativt enkelt at gennemføre den registrering og vurdering, der i 1976 var nærmest umulig. Herved fastholdes fokus på retssikkerheden i Danmark.
- 4) I Færdselslovens § 92 c stk. 4 ændre vægtgrænsen for hvornår lokale parkeringsbekendtgørelser er tilladt fra de nu gældende 3500 kg til 5000 kg eller 7000 kg
- 5) Specifikt undtage autocampere fra muligheden for lokalt at kunne regulere parkering og standsning af køretøjer ved en lokal parkeringsbekendtgørelse.

Vi vil indtrængende bede Transport- Bygnings- og Boligudvalgets medlemmer om at støtte op om en revurdering af loven.

Venlig hilsen

Henrik Krebs, formand, hk@dfac.dk

Jytte Jakobsen, sekretær, jj@dfac.dk, tlf. 20 67 30 67



Bilag vedr. L40:

Baggrund for indførelse af parkeringsbekendtgørelser ved færdselslovsændringen i 1976

BEDRE FORBRUGERBESKYTTELSE PÅ PARKERINGSOMRÅDET

RAPPORT AFGIVET AF EN ARBEJDSGRUPPE NEDSAT UNDER JUSTITSMINISTERIET, JUNI 2013.

2.4.2.1. Gældende ret, s. 47:

"Det fremgår af forarbejderne til loven fra 1976, at et flertal i Folketingets Retsudvalg i forbindelse med det generelle spørgsmål om adgangen til ved lokale bekendtgørelser at fastsætte færdselsindskrænkninger – herunder om parkering og standsning – lagde vægt på, at det ved den fastsatte praktisering af allerede eksisterende ordninger af denne karakter iagttages, at førstegangsovertrædelser begået af ikke lokalt boende alene påtales i form af en advarsel, dog under forudsætning af, at sådanne personer ikke har kendskab til den ordning, der er fastsat ved den lokale bekendtgørelse.³⁷

37) Folketingstidende 1975-76, Tillæg B, sp. 1816. "

Færdselsindskrænkninger.

§ 91. Politiet kan med samtykke fra vejbestyrelsen eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejes udnyttelse eller indretning. Der kan bl. a. træffes bestemmelse om:

- 1) parkering og standsning,
- 2) indførelse af ubetinget vigepligt,
- 3) påbud om ensrettet færdsel,
- 4) etablering af fodgængerfelter og
- 5) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Stk. 2. Politiet kan endvidere efter stk. 1 træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

Stk. 3. Vedrører de i stk. 1 og 2 nævnte afgørelser stationspladser eller adgangsveje til stationer og færgelejer, skal politiet tillige forhandle med vedkommende jernbane- eller færgeelskab.

Stk. 4. Afgørelser efter § 41, stk. 2 og 3, om lokale hastighedsbegrænsninger træffes for hovedvejes vedkommende af justitsministeren og i øvrigt af politiet. Afgørelsen træffes efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed.

Stk. 5. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i stk. 1 og 4, afgøres sagen af justitsministeren. Klager over bestemmelser, der træffes af politiet i medfør af stk. 1, 2 og 4, afgøres tillige af justitsministeren.

Stk. 6. Foranstaltninger af den art, der nævnes i stk. 1, 2 og 4, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 94, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Såfremt en sådan foranstaltning ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, kan den dog i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

<https://beta.folketingstidende.dk/ebog/19751a?s=330>

Som fremsat: Folketingstidende
1975/76 Tillæg a, spalte 330

I forbindelse med problemerne omkring standsning og parkering har udvalget drøftet bestemmelsen i lovforslagets § 91 om adgang til at fastsætte færdselsindskrænkninger — herunder om parkering og standsning — ved lokale bekendtgørelser.

Justitsministeren har efter forhandling med udvalget stillet ændringsforslag til § 91, stk. 6, hvorved mulighederne for at fastsætte færdselsindskrænkninger ved lokale bekendtgørelser begrænses.

Et flertal (udvalget med undtagelse af fremskridtspartiets medlemmer af udvalget) har bemærket, at efter de for udvalget foreliggende oplysninger om praktiseringen af allerede eksisterende ordninger af denne karakter nedlægger politiet i førstegangstilfælde kun påstand om bøde, når overtrædelsen er begået af en lokalt boende person.

Flertallet lægger vægt på, at det ved den fastsatte praktisering af sådanne ordninger iagttages, at førstegangsovertrædelser begået af ikke lokalt boende alene påtales i form af en advarsel. Det er selvfølgelig en forudsætning, at sådanne personer ikke har kendskab til den ved lokal bekendtgørelse fastsatte ordning.

Til § 91.

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Kurt Brauer (SF) og Hagen Hagensen (KF)):

95) I *stk. 4, 1. pkt.*, ændres „§ 41, stk. 2 og 3“ til: „§ 41, stk. 3 og 4“.

Af et *mindretal* (Tange (FP), Voigt (FP) og Wamberg (FP)):

96) I *stk. 6* udgår *2. pkt.*

Af *justitsministeren*, tiltrådt af et *flertal* (udvalget med undtagelse af Tange (FP), Voigt (FP) og Wamberg (FP)):

97) *Stk. 6, 2. pkt.*, affattes således:

„Såfremt en foranstaltning efter stk. 1, nr. 1 eller 5, ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, kan den dog i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.“

<https://beta.folketingstidende.dk/ebo/g/19751b?s=1816>

Betænkning: Folketingstidende
1975/76 Tillæg B, spalte 1816

<https://beta.folketingstidende.dk/ebo/g/19751b?s=1850>

Ændringsforslag. Folketingstidende
1975/76 Tillæg B, spalte 1850

Til nr. 96.

I forhold til gældende ret er der her tale om en udvidelse af adgangen til alene ved lokal bekendtgørelse at træffe færdselsmæssige bestemmelser af vidtgående betydning for trafikanterne. En sådan bestemmelse kan ikke accepteres, og fremgangsmåden bør kun anvendes i særlige tilfælde, hvor det med rimelighed kan antages, at alle personer — for hvem bestemmelsen har praktiske konsekvenser — også faktisk bliver bekendt med den. Det kan ikke i almindelighed forventes, at trafikanterne har kendskab til lokale bekendtgørelser i kommuner eller dele af landet, hvor de normalt ikke færdes, og det vil være urimeligt at sanktionere sådanne trafikanters overtrædelse af lokale bestemmelser med straf.

Til nr. 97.

Justitsministeren har efter forhandlingerne i folketinget fundet det hensigtsmæssigt at begrænse mulighederne for at fastsætte færdselsindskrænkninger ved lokale bekendtgørelser. Herefter vil der ved sådanne bekendtgørelser kunne træffes bestemmelser om parkering og standsning, herunder forbud mod længere tids parkering af forskellige arter af køretøjer som f. eks. påhængs- og sættevogne og påhængsredskaber, bl. a. campingvogne. Endvidere vil der lokalt kunne træffes bestemmelse om forbud mod visse færdselsarter, f. eks. kørsel på visse tidspunkter af døgnet med særlig støjende køretøjer, især motorcykler og knallerter.

<https://beta.folketingstidende.dk/ebog/19751b?s=1878>

Bemærkninger, Folketingstidende
1975/76 Tillæg B, spalte 1878

Færdselsindskrænkninger.

§ 92. Politiet kan med samtykke fra vejbestyrelsen eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed træffe færdselsmæssige bestemmelser, som indvirker på vejes udnyttelse eller indretning. Der kan bl. a. træffes bestemmelse om:

717

F. t. fær

- 1) parkering og standsning,
- 2) indførelse af ubetinget vigepligt,
- 3) påbud om ensrettet færdsel,
- 4) etablering af fodgængerfelter og
- 5) forbud mod visse færdselsarter, herunder med henblik på etablering af gågader.

Stk. 2. Politiet kan endvidere efter stk. 1 træffe bestemmelse om hel eller delvis afspærring af offentlig vej, såfremt afspærringen gennemføres ved afmærkning, ved opsætning af bomme eller på anden tilsvarende måde.

Stk. 3. Vedrører de i stk. 1 og 2 nævnte afgørelser stationspladser eller adgangsveje til stationer og færgelejer, skal politiet tillige forhandle med vedkommende jernbane- eller færgeelskab.

Stk. 4. Afgørelser efter § 42, stk. 3 og 4, om lokale hastighedsbegrænsninger træffes for hovedvejes vedkommende af justitsministeren og i øvrigt af politiet. Afgørelsen træffes efter forhandling med vedkommende vejbestyrelse eller, for så vidt angår private veje, vedkommende kommunale myndighed.

Stk. 5. Såfremt der opstår uenighed mellem de myndigheder, der nævnes i stk. 1 og 4, afgøres sagen af justitsministeren. Klager over bestemmelser, der træffes af politiet i medfør af stk. 1, 2 og 4, afgøres tillige af justitsministeren.

Stk. 6. Foranstaltninger af den art, der nævnes i stk. 1, 2 og 4, skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, der fastsættes i medfør af § 95, stk. 1 og 3, medmindre bestemmelserne håndhæves af politiet på stedet. Såfremt en foranstaltning efter stk. 1, nr. 1 eller 5, ikke er begrænset til en bestemt vejstrækning, kan den dog i stedet offentliggøres i en lokal bekendtgørelse.

<https://beta.folketingstidende.dk/ebo/g/19751c?s=716>

Vedtaget. Folketingstidende 1975/76
Tillæg c, spalte 716 og 717