

Udskriftsdato: fredag den 19. juni 2026

2012/1 LSF 11 (Gældende)

**Forslag til Lov om ændring af færdselsloven
(Forsøgsordning vedrørende kommuners håndhævelse af bestemmelser om
cykelparkering)**

Ministerium: Justitsministeriet

Journalnummer: Justitsmin., j.nr. 2011-801-0001

Forslag

til

Lov om ændring af færdselsloven

(Forsøgsordning vedrørende kommuners håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering)

§ 1

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 565 af 18. juni 2012 og lov nr. 570 af 18. juni 2012, foretages følgende ændring:

1. Efter § 92 d indsættes før overskriften før § 93:

»§ 92 e. Justitsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og afmærket i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 95, hvorved kommunen kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang.

Stk. 2. Flytningen kan ske uden meddelelse til cyklens ejer eller bruger. Det skal ved tydelig skiltning på stedet fremgå, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne blive flyttet, samt hvortil flytningen vil ske. Ved kommunens afgørelse om at flytte en ulovligt parkeret cykel i forbindelse med forsøg som omhandlet i stk. 1 finder forvaltningslovens § 19 ikke anvendelse.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte vilkår for godkendelse af forsøgsordninger i medfør af stk. 1.

Stk. 4. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Justitsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. marts 2013.

Bemærkninger til lovforslaget

Almindelige bemærkninger

1. Indledning

Formålet med lovforslaget er at skabe hjemmel til, at justitsministeren efter ansøgning kan tillade forsøgsordninger, der indebærer, at kommuner, som etablerer cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud, inden for nærmere bestemte rammer får adgang til at håndhæve de pågældende restriktioner eller forbud. Sådanne forsøgsordninger vil nærmere indebære, at kommunerne med justitsministerens tilladelse får adgang til at flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvor cyklens ejer eller bruger til enhver tid kan hente sin cykel. Flytningen kan ske, uden at cyklens ejer mv. partshøres og modtager individuel meddelelse herom.

2. Gældende ret

2.1. I færdselslovens §§ 28-29 er der fastsat generelle bestemmelser om standsning og parkering. Ved parkering forstås ifølge færdselslovens § 2, nr. 16, enhver hensætning af et køretøj (herunder en cykel) med eller uden fører. Standsning i kortere tid end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods anses dog ikke for parkering. I praksis vil det formentlig alene være den almindelige regel i § 28, stk. 1, om, at standsning og parkering ikke må ske på et sådant sted eller på en sådan måde, at der opstår fare eller ulempe for færdslen, der vil kunne være relevant i forhold til cykler.

Færdselslovens § 28, stk. 1, antages alene at indebære et forbud mod parkering og standsning, der medfører større trafikale ulempe end den, som i almindelighed vil være forbundet med selve hensætningen af et køretøj på et sted, der er omfattet af færdselsloven.

2.2. De generelle bestemmelser om standsning og parkering i færdselslovens §§ 28-29 suppleres af bestemmelsen i færdselslovens § 92, stk. 1, hvorefter vejbestyrelsen eller vejmyndigheden for en offentlig vej henholdsvis privat fællesvej med politiets samtykke bl.a. kan træffe bestemmelser om parkering og standsning.

Bestemmelsen i § 92, stk. 1, er i vidt omfang en videreførelse af § 3 i færdselsloven fra 1932 (lov nr. 129 af 14. april 1932). Efter denne bestemmelse kunne politiet give bestemmelser til regulering af færdslen på steder, hvor det skønnedes nødvendigt. Ved anvisning af parkeringspladser og ved udfærdigelse af bestemmelser, hvorved offentlig færdsel på en gade, vej eller plads helt eller delvist blev forbudt, eller hvorved ensrettet færdsel blev påbudt for alle eller visse færdselsarter, krævedes dog samtykke fra vedkommende kommunale myndighed, medmindre den pågældende foranstaltning var af midlertidig karakter.

Bestemmelsen blev med få ændringer videreført som § 57, stk. 3, i færdselslov nr. 153 af 24. maj 1955 og som § 92, stk. 1, i færdselslov nr. 287 af 10. juni 1976, inden den ved lov nr. 292 af 28. april 2000 fik sin nuværende affattelse. Ved lovændringen i 2000 blev kompetenceforholdet mellem politiet og kommunerne ændret, således at kompetencen til at træffe færdselsregulerende foranstaltninger, herunder vedrørende standsning og parkering, blev flyttet fra politiet til kommunen (vedkommende vejbestyrelse eller vejmyndighed), dog med krav om politiets samtykke.

Ud over samtykke fra politiet gælder der for afgørelser efter § 92, som vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser og færgelejer, et krav om forhandling med vedkommende jernbane- eller færgeselskab, jf. herved færdselslovens § 92 b.

2.3. Det fremgår ikke udtrykkeligt af færdselslovens § 92, stk. 1, hvilke hensyn der lovligt kan lægges

vægt på i forbindelse med en beslutning om at etablere foranstaltninger efter § 92, stk. 1. Med udgangspunkt i bestemmelsens ordlyd må det imidlertid lægges til grund, at der i hvert fald kan etableres foranstaltninger, der er færdselsmæssigt begrundet, hvilket vil sige begrundet i hensyn til trafiksikkerhed og trafikafvikling. Dermed er det imidlertid ikke udelukket, at der kan indgå andre hensyn end de rent færdselsmæssige. I lovforslaget til færdselsloven af 1976 fremgår det således, at der fortsat ikke vil være noget til hinder for, at der ved beslutning om foranstaltninger i medfør af § 92, stk. 1, også tages hensyn til andet end de færdselsmæssige forhold, f.eks. miljømæssige hensyn, jf. Folketingstidende 1975-1976, Tillæg A, spalte 410.

Det følger af det anførte, at en kommune efter omstændighederne i medfør af § 92, stk. 1, kan træffe bestemmelse om parkering af cykler, herunder bestemmelse om forbud mod parkering f.eks. ved flugtveje samt restriktioner, hvorefter cykler inden for et nærmere afgrænset område kun må parkeres i de opstillede cykelstativer. Muligheden udnyttes så vidt vides ikke i dag. Dette hænger formentlig navnlig sammen med, at det efter færdselslovens § 92 c, stk. 4, kræves, at foranstaltninger efter § 92 som udgangspunkt skal tilkendegives ved afmærkning i overensstemmelse med de bestemmelser, som transportministeren fastsætter i medfør af § 95. Der er imidlertid ikke på nuværende tidspunkt fastsat bestemmelser om afmærkning af cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud i medfør af § 95, hvorfor det i praksis ikke er muligt at opfylde kravet om anvendelse af godkendt afmærkning i forbindelse med en sådan regulering.

2.4. Politiet kan i medfør af færdselslovens § 123, stk. 1, nr. 1, fjerne køretøjer, herunder cykler, der er henstillet i strid med gældende bestemmelser om standsning og parkering. Bestemmelsen giver derimod ikke hjemmel for kommuner til at fjerne ulovligt parkerede køretøjer.

En beslutning om at fjerne et køretøj er en afgørelse i forvaltningslovens forstand. Dette betyder bl.a., at forvaltningslovens § 19 om partshøring finder anvendelse, ligesom afgørelsen efter almindelige forvaltningsretlige principper skal meddeles parten for at få retsvirkning.

2.5. For så vidt angår forsøgsordninger giver færdselslovens § 92 d, stk. 1, justitsministeren hjemmel til efter høring af politiet, og når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, at tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med færdselsregulerende foranstaltninger, der ikke kan udføres i medfør af færdselslovens bestemmelser. Justitsministeren kan i forbindelse med sådanne forsøg fravige visse bestemmelser i færdselsloven, jf. nærmere § 92 d, stk. 1.

Det fremgår af færdselslovens § 92 d, stk. 2, at anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Justitsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget. I forarbejderne til bestemmelsen er det endvidere bl.a. forudsat, at det lokale politi inddrages i planlægningen af forsøget, at ansøgningen om tilladelse til forsøget ledsages af politiets vurdering af bl.a. de færdselssikkerheds- og håndhævelsmæssige aspekter, at ansøgningen herefter skal indgives til Justitsministeriet, og at ministeriet, inden der træffes endelig afgørelse, skal høre Rigspolitiet om den konkrete ansøgning, jf. herved Folketingstidende 1999-2000, tillæg A, side 4206.

2.6. Som anført har politiet – men ikke kommunerne – kompetencen til at fjerne ulovligt parkerede cykler. Der er ikke en hjemmel i færdselsloven svarende til § 92 d til forsøgs-mæssigt at give kommunerne kompetence til at fjerne ulovligt parkerede cykler. Færdselsloven indeholder heller ikke hjemmel til i forbindelse med forsøgsordninger at fravige anden lovgivning som f.eks. forvaltningsloven.

3. Justitsministeriets overvejelser

3.1. Flere kommuner har over for Justitsministeriet peget på, at stadigt flere cykler parkeres uhensigtsmæssigt ved bl.a. indkøbscentre, uddannelsesinstitutioner samt tog- og metrostationer, til trods for at der

i (nærheden af) disse områder findes ubenyttede cykelparkeringsmuligheder. Det stigende antal uhensigtsmæssige parkeringer opleves at være til stor gene for fodgængere, herunder navnlig handicappede og ældre, ligesom cyklerne i en katastrofesituation kan forsinke og vanskeliggøre en redningsaktion.

Kommunerne har på den baggrund fremsat ønske om på forsøgsbasis at få mulighed for at fjerne cykler, der holder parkeret i strid med de cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud, som kommunerne måtte fastsætte sådanne steder, og således at en ulovligt parkeret cykel flyttes til et nærmere angivet område i nærheden, hvor cyklens ejer eller bruger til enhver tid kan hente sin cykel.

3.2. Justitsministeriet finder, at der kan være behov for i højere grad at kunne imødegå generne ved det øgede antal af cykler, der er uhensigtsmæssigt parkeret. Det er i den forbindelse Justitsministeriets opfattelse, at hensynet til bl.a. friholdelse af flugtveje og hensynet til sikring af rimelige adgangsforhold for øvrige trafikanter vil kunne berettige, at en uhensigtsmæssigt parkeret cykel flyttes til en fri plads i nærheden.

Justitsministeriet finder på den baggrund, at der er grundlag for at imødekomme kommunernes ønske om at kunne fjerne ulovligt parkerede cykler for på den måde at håndhæve cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud.

En sådan form for håndhævelse rejser samtidig visse spørgsmål af retssikkerhedsmæssig karakter, da fjernelse af en cykel indebærer et indgreb over for den pågældende ejer mv. Justitsministeriet finder derfor, at der bør stilles krav om tydelig skiltning med oplysning om, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne fjernes, og med oplysning om, hvortil cyklen flyttes. Justitsministeriet finder endvidere, at en sådan adgang for kommunerne til at fjerne cykler i første omgang bør indføres som en forsøgsordning. Formålet med at etablere en forsøgsordning er at indhente erfaringer, der kan danne grundlag for en vurdering af, om der kan og bør etableres en permanent ordning, som fungerer tilfredsstillende i praksis.

Det bemærkes i tilknytning hertil, at det i praksis ikke vil være muligt for en kommune at håndhæve bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, ved at opkræve en parkeringsafgift, da det – i modsætning til hvad der gælder for registrerede motordrevne køretøjer – ikke umiddelbart vil være muligt at identificere ejeren mv. af en ulovligt parkeret cykel, idet der ikke sker nogen central registrering af cykelejere mv.

De nærmere rammer for forsøgsordningen er beskrevet nedenfor under pkt. 3.6-3.8.

3.3. Som nævnt ovenfor under pkt. 2 udnyttes hjemlen i færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, i dag ikke i praksis til at træffe bestemmelse om cykelparkering, formentlig fordi der på nuværende tidspunkt ikke i medfør af færdselslovens § 95 er fastsat bestemmelser om afmærkning af cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud. Det vil derfor være en forudsætning for gennemførelse af forsøgsordninger vedrørende håndhævelse af sådanne bestemmelser fastsat i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, at der tilvejebringes de nødvendige afmærkningsregler. Færdselslovens § 95 hører under Transportministeriet, der, hvis lovforslaget vedtages, i givet fald vil fastsætte regler, der gør det muligt at afmærke cykelparkeringsrestriktioner og -forbud.

3.4. Med lovforslaget lægges der op til, at kommunerne i forbindelse med vedtagelse i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, af konkrete restriktioner eller forbud mod cykelparkering kan ansøge Justitsministeriet om på forsøgsbasis at kunne håndhæve den vedtagne regulering ved at flytte ulovligt parkerede cykler til et nærmere angivet område i nærheden, hvor cyklens ejer mv. til enhver tid kan hente sin cykel. Den foreslåede ordning indebærer således, at kommunerne tildeles en kompetence til at fjerne ulovligt parkerede køretøjer, som i dag alene tilkommer politiet, jf. færdselslovens § 123.

Den foreslåede ordning vil kunne anvendes både i forhold til steder, hvor der er truffet bestemmelse om et egentligt forbud mod cykelparkering, f.eks. på et areal umiddelbart foran en nødudgang eller lignende, og i forhold til nærmere afgrænsede områder, hvor der er fastsat restriktioner om, at cykelparkering inden for det pågældende område f.eks. kun må ske i de opstillede stativer mv. De nævnte forbud og restriktioner skal i alle tilfælde være fastsat inden for rammerne af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, og afmærket i overensstemmelse med de af transportministeren fastsatte bestemmelser, jf. § 95.

3.5. Baggrunden for forslaget om alene at indføre hjemmel til en forsøgsordning er, at en ordning som den skitserede kan give anledning til visse praktiske problemer. En forsøgsordning vil gøre det muligt at indhente erfaringer, der kan danne grundlag for en vurdering af, om der kan og bør etableres en ordning, som fungerer tilfredsstillende i praksis. Det forudsættes i den forbindelse, at et forsøg som hovedregel ikke tidsmæssigt vil kunne udstrækkes ud over, hvad der er nødvendigt for at gennemføre en evaluering. Dette bør efter Justitsministeriets opfattelse normalt være op til maksimalt et år. Det forudsættes dog, at et forsøg vil kunne forlænges, hvis der er behov for at indhente yderligere erfaringer, eller hvis der på baggrund af evalueringen vurderes at være grundlag for at etablere en permanent ordning, således at forsøget fortsætter, indtil grundlaget for en sådan ordning er tilvejebragt.

3.6. Kommunens beslutning om at flytte en cykel med henblik på at håndhæve regulering af cykelparkering fastsat i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, vil være en afgørelse i forvaltningslovens forstand.

Det indebærer, at forvaltningsloven og almindelige forvaltningsretlige principper vil finde anvendelse i forhold til sådanne afgørelser, medmindre der ved lov skabes et udtrykkeligt grundlag for i disse situationer at fravige reglerne. At forvaltningsloven og almindelige forvaltningsretlige principper således umiddelbart vil finde anvendelse i forhold til afgørelser om at flytte ulovligt parkerede cykler, indebærer navnlig, at kommunen efter forvaltningslovens § 19 har pligt til at foretage partshøring af cyklisten (ejereren/brugeren), inden afgørelsen træffes. Kommunens afgørelse skal endvidere meddeles cyklisten for at få retsvirkning.

I praksis vil det imidlertid ikke – medmindre vedkommende cyklist tilfældigvis er eller kommer til stede – være muligt at identificere cyklisten, inden cyklen flyttes, da der ikke sker nogen central registrering af cyklejere mv. Kommunen vil derfor i realiteten i almindelighed ikke have mulighed for at partshøre cyklisten eller meddele cyklisten afgørelsen, før den træffes og fuldbyrdes. Det er i den forbindelse Justitsministeriets opfattelse, at skiltning ikke vil være tilstrækkeligt til at opfylde kravet om (individuel) meddelelse.

Det vil derfor være nødvendigt at undtage de konkrete forsøgsordninger fra kravene om partshøring og afgørelsens meddelelse, for at den foreslåede ordning vil være anvendelig i praksis.

På denne baggrund foreslås det, at forvaltningslovens § 19 og kravet om afgørelsens meddelelse ikke skal finde anvendelse på en kommunes afgørelse om at flytte ulovligt parkerede cykler i forbindelse med godkendte forsøgsordninger. Forudsat at justitsministeren i øvrigt godkender forsøget, vil kommunen herefter uden forudgående partshøring og meddelelse af afgørelsen kunne flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvor cyklens ejer mv. til enhver tid kan hente sin cykel.

Det bemærkes, at der i givet fald heller ikke vil være en formel pligt til at partshøre eller meddele afgørelsen i de tilfælde, hvor cyklisten er eller kommer til stede i forbindelse med flytningen. Det vil imidlertid være naturligt at foretage en mundtlig partshøring af den pågældende og – hvis en tvangsmæssig flytning af cyklen herefter fortsat vil være relevant – give den pågældende meddelelse om flytningen.

Retssikkerhedsmæssige hensyn tilsiger samtidig, at det vil være et krav, at der skiltes tydeligt med

oplysninger om forsøgsordningen. Skiltningen skal som minimum indeholde information om, hvilke konsekvenser det har at parkere i strid med parkeringsreglerne, samt oplysninger om, hvor cyklisten kan afhente sin cykel. Et sådant krav om skiltning vil bl.a. tage sigte på at undgå, at udefrakommende trafikanter uden kendskab til den lokale forsøgsordning bringes i situationer, hvor de uforvarende udsætter sig for at få deres cykler flyttet.

3.7. Visse nærmere kriterier skal være opfyldt, før der kan gives tilladelse til en forsøgsordning. Hvorvidt disse kriterier, der beskrives i det følgende, kan anses som opfyldt, må afgøres konkret i forbindelse med den enkelte ansøgning.

Det vil være en forudsætning for at opnå tilladelse, at den plads, som cyklen flyttes til, ligger tæt på det regulerede område. Afstanden mellem det regulerede område og det område, hvor cyklen flyttes til, bør således maksimalt være ca. 100 meter. Hvor særligt tungtvejende grunde taler herfor, kan afstanden udstrækkes op til ca. 300 meter. Særligt tungtvejende grunde kan f.eks. foreligge, hvor antallet af cykler er særligt stort, og mulighederne for at placere flyttede cykler er begrænsede som følge af områdets bebyggelsesgrad eller lignende.

Der vil endvidere alene blive meddelt tilladelse, hvis den ønskede adgang til at flytte cykler fra et område med cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud er begrundet i væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, friholdelse af flugtveje eller sikring af rimelige adgangsforhold, herunder for handicappede og gangbesværede, eller lignende væsentlige hensyn.

Ved justitsministerens endelige afgørelse af, hvorvidt tilladelse kan gives, vil det være afgørende, at forsøget i sin helhed vurderes at være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Der vil i den forbindelse blive lagt betydelig vægt på politiets udtalelser, som skal vedlægges ansøgningen, jf. nærmere pkt. 3.8 nedenfor.

Justitsministeren vil i øvrigt kunne fastsætte vilkår for godkendelsen af et forsøg med håndhævelse af cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud. Det forudsættes i den forbindelse, at det altid vil være et vilkår, at ministeren til enhver tid kan tilbagekalde en tilladelse, hvis forsøget viser sig at have en effekt, der ikke er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt.

3.8. Om selve ansøgningsproceduren foreslås det, at kommunens anmodning om tilladelse til forsøg skal sendes til Justitsministeriet til afgørelse. Det vil være en forudsætning for behandlingen af en ansøgning om iværksættelse af en forsøgsordning, at det lokale politi har været inddraget i planlægningen af forsøget, og at ansøgningen ledsages af politiets vurdering af forsøgets færdselssikkerhedsmæssige aspekter og eventuelle konsekvenser for trafikafviklingen.

Det forudsættes i øvrigt, at relevante berørte parter som f.eks. uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre mv. er blevet hørt i forbindelse med udfærdigelsen af forsøgsansøgningen. De berørte parter eventuelle tilkendegivelser eller bemærkninger i høringssvar, forhandlingsreferater eller lignende skal vedlægges ansøgningen. Det bemærkes, at der i forbindelse med selve afgørelsen om regulering af cykelparkering, jf. færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, hvis afgørelsen vedrører stationspladser eller adgangsveje til stationspladser og færgelejer, gælder et krav om forudgående forhandling med vedkommende jernbane- eller færgeselskab, jf. herved færdselslovens § 92 b.

Ansøgningen om tilladelse til forsøg vedrørende håndhævelse af cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud skal i øvrigt som minimum indeholde en beskrivelse af forsøget, herunder baggrunden for forsøget, forsøgets formål og en sandsynliggørelse af, at formålet vil kunne opnås. Herudover skal ansøgningen indeholde forventede konsekvenser i forhold til de nuværende trafikale forhold mv. samt en beskrivelse af forsøgets evalueringsprogram.

Cyklister skal have en reel mulighed for lovligt at parkere deres cykler i nærheden af f.eks. tog- og metrostationer, uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre og lignende. På den baggrund vil der ved forsøg vedrørende håndhævelse af parkeringsrestriktioner, hvorefter parkering inden for det regulerede område kun må ske i opstillede stativer eller lignende, være krav om, at ansøgningen vedlægges en erklæring fra kommunen om, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det regulerede område. Vedrører forsøget alene steder, hvor der er truffet bestemmelse om et egentligt forbud mod cykelparkering, f.eks. på et areal umiddelbart foran en nødudgang, skal der derimod ikke afgives en sådan erklæring, da der i sagens natur ikke vil skulle kunne parkeres på et sådant forbudsareal.

Både ved forsøg vedrørende håndhævelse af parkeringsrestriktioner og ved egentlige parkeringsforbud vil kommunen desuden skulle erklære, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det område, hvortil ulovligt parkerede cykler vil skulle flyttes. De pågældende erklæringer skal baseres på en opgørelse af den daglige cykeltrafikmængde og parkeringskapacitet i førnævnte områder.

4. Økonomiske og administrative konsekvenser for det offentlige

Lovforslaget vil ikke i sig selv have økonomiske eller administrative konsekvenser for det offentlige, idet der er tale om en frivillig forsøgsordning. Vælger en kommune at deltage i forsøgsordningen, vil der kunne være økonomiske og administrative konsekvenser forbundet hermed for kommunen.

5. Økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet

Lovforslaget har ikke økonomiske eller administrative konsekvenser for erhvervslivet.

6. Administrative konsekvenser for borgerne

Lovforslaget har ikke administrative konsekvenser for borgerne.

7. Miljømæssige konsekvenser

Lovforslaget har ingen miljømæssige konsekvenser.

8. Forholdet til EU-retten

Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter.

9. Hørte myndigheder mv.

Lovforslaget har været sendt i høring hos følgende myndigheder og organisationer mv.:

Advokatrådet, Dansk Cyklist Forbund, Dansk Erhverv, Danske Advokater, Danske Handicaporganisationer, Den Danske Dommerforening, Det Centrale Handicapråd, DI – Organisation for erhvervslivet, Dommerfuldmægtigforeningen, DTU Transport, Falck, Forbrugerombudsmanden, Forbrugerrådet, Kommunernes Landsforening (KL), Københavns Brandvæsen, Politiforbundet i Danmark, samtlige byretter, Vestre Landsret, Østre Landsret, Retssikkerhedsfonden, Rigsadvokaten, Rigspolitiet, Rådet for Sikker Trafik og Ældresagen.

10. Sammenfattende skema

	Positive konsekvenser	Negative konsekvenser
--	-----------------------	-----------------------

	/mindreudgifter	/merudgifter
Økonomiske konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for stat, kommuner og regioner	Ingen	Ingen
Økonomiske konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for erhvervslivet	Ingen	Ingen
Miljømæssige konsekvenser	Ingen	Ingen
Administrative konsekvenser for borgerne	Ingen	Ingen
Forholdet til EU-retten	Lovforslaget indeholder ikke EU-retlige aspekter	

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

Til § 1

Til nr. 1 (§ 92 e)

Med de foreslåede bestemmelser i § 92 e, stk. 1 og 2, indføres der hjemmel til, at justitsministeren kan tillade kommunalbestyrelser at udføre forsøg med håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af færdselslovens § 92, stk. 1, nr. 1, og afmærket i overensstemmelse med § 95, således at kommunen uden forudgående partshøring og meddelelse til cyklens ejer eller bruger kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvor cyklens ejer mv. til enhver tid kan hente sin cykel.

Ved et nærmere angivet område ”i nærheden” forstås, at afstanden mellem det regulerede område og det område, hvor cyklen flyttes til, normalt bør være maksimalt ca. 100 meter, men efter omstændighederne kan udstrækkes op til ca. 300 meter.

Der skal være almindelig adgang til det område, hvortil en ulovligt parkeret cykel vil blive flyttet, således at ejeren mv. til enhver tid kan hente sin cykel. Kommunen må således f.eks. ikke placere cyklen på et sted, som kun har bestemte ”åbningstider”, eller fastlåse cyklen, ligesom kommunen ikke må betinge udlevering af cyklen af, at den pågældende betaler en afgift eller lignende.

I det område, hvor cykelparkeringsrestriktionerne eller -forbuddet er etableret, skal der skiltets tydeligt med oplysninger om forsøgsordningen. Det skal af skiltningen som minimum fremgå, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne blive flyttet, samt hvortil flytningen vil ske.

Tilladelse til forsøg vil alene blive meddelt, hvis den ønskede adgang til at flytte cykler fra et område med cykelparkeringsrestriktioner eller -forbud er begrundet i væsentlige hensyn til færdselssikkerheden, friholdelse af flugtveje eller sikring af rimelige adgangsforhold, herunder for handicappede og gangbesværede, eller lignende væsentlige hensyn.

Den foreslåede § 92 e, stk. 3, giver justitsministeren hjemmel til i forbindelse med godkendelsen af et forsøg at fastsætte vilkår for godkendelsen. Det vil altid være et vilkår, at ministeren til enhver tid vil kunne tilbagekalde en tilladelse, hvis forsøget viser sig at have en effekt, der ikke er færdselssikkerhedsmæssig forsvarlig.

Den foreslåede § 92 e, stk. 4, fastslår, at anmodning om tilladelse til forsøg skal indsendes af kommunalbestyrelsen til Justitsministeriet.

Det vil være en forudsætning for behandlingen af en ansøgning om iværksættelse af en forsøgsordning, at det lokale politi har været inddraget i planlægningen af forsøget, og at ansøgningen ledsages af politiets vurdering af forsøgets færdselssikkerhedsmæssige aspekter og eventuelle konsekvenser for trafikafviklingen.

Ved justitsministerens endelige afgørelse af, hvorvidt tilladelse kan gives, vil det være afgørende, at forsøget i sin helhed vurderes at være færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt. Der vil i den forbindelse blive lagt betydelig vægt på politiets udtalelser.

Det forudsættes i øvrigt, at relevante berørte parter som f.eks. uddannelsesinstitutioner, indkøbscentre mv. er blevet hørt i forbindelse med udfærdigelsen af forsøgsansøgningen. De berørte parter eventuelle tilkendegivelser eller bemærkninger i høringssvar, forhandlingsreferater eller lignende skal vedlægges ansøgningen.

Ansøgningen om tilladelse til forsøg skal i øvrigt som minimum indeholde en beskrivelse af forsøget, herunder baggrunden for forsøget, forsøgets formål og en sandsynliggørelse af, at formålet vil kunne opnås. Herudover skal ansøgningen indeholde forventede konsekvenser i forhold til de nuværende trafikale forhold mv. samt en beskrivelse af forsøgets evalueringsprogram.

Endelig skal ansøgningen vedlægges en erklæring fra kommunen om, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det område, hvortil ulovligt parkerede cykler vil skulle flyttes. Ved forsøg vedrørende håndhævelse af parkeringsrestriktioner, hvorefter parkering inden for det regulerede område kun må ske i opstillede stativer eller lignende, skal ansøgningen endvidere vedlægges en erklæring fra kommunen om, at der er et passende antal cykelparkeringsmuligheder i det regulerede område. De pågældende erklæringer skal baseres på en opgørelse af den daglige cykeltrafikmængde og parkeringskapacitet i fornævnte områder.

Der henvises i øvrigt til lovforslagets almindelige bemærkninger.

Til § 2

Det foreslås, at loven træder i kraft den 1. marts 2013.

Lovforslaget sammenholdt med gældende lov*Gældende formulering**Lovforslaget***§ 1**

I færdselsloven, jf. lovbekendtgørelse nr. 1047 af 24. oktober 2011, som senest ændret ved § 1 i lov nr. 565 af 18. juni 2012 og lov nr. 570 af 18. juni 2012, foretages følgende ændring:

1. Efter § 92 d indsættes før overskriften før § 93:

»§ 92 e. Justitsministeren kan, når det findes færdselssikkerhedsmæssigt forsvarligt, efter høring af politiet tillade kommunalbestyrelser i disses egenskab af vejbestyrelse eller vejmyndighed at udføre tidsmæssigt og geografisk begrænsede forsøg med håndhævelse af bestemmelser om cykelparkering fastsat i medfør af § 92, stk. 1, nr. 1, og afmærket i overensstemmelse med regler fastsat i medfør af § 95, hvorved kommunen kan flytte en ulovligt parkeret cykel til et nærmere angivet område i nærheden, hvortil der er almindelig adgang.

Stk. 2. Flytningen kan ske uden meddelelse til cyklens ejer eller bruger. Det skal ved tydelig skiltning på stedet fremgå, at en ulovligt parkeret cykel vil kunne blive flyttet, samt hvortil flytningen vil ske. Ved kommunens afgørelse om at flytte en ulovligt parkeret cykel i forbindelse med forsøg som omhandlet i stk. 1 finder forvaltningslovens § 19 ikke anvendelse.

Stk. 3. Justitsministeren kan fastsætte vilkår for godkendelse af forsøgsordninger i medfør af stk. 1.

Stk. 4. Anmodning om tilladelse til forsøg indsendes af kommunalbestyrelsen til Justitsministeriet ledsaget af en nærmere beskrivelse af forsøget.«

§ 2

Loven træder i kraft den 1. marts 2013.