

Overtrædelse af disse standsnings- og parkeringsforbud kan kun sanktioneres med bøde. Der kan således ikke efter de gældende regler pålægges afgift. At dette ikke er muligt, har givet anledning til vanskeligheder især for så vidt angår parkering med hele køretøjet på fortov. Sådanne overtrædelser kan efter de gældende regler ikke påses overholdt af parkeringskontrollører. Dette gælder også i tilfælde, hvor et standsnings- eller parkeringsforbud på kørebanen er tilkendegivet ved standsnings- eller parkeringsforbudstavler. Disse tavler dækker ikke arealer, der ligger uden for selve kørebanen. I sådanne tilfælde kræves der til påtale af standsning eller parkering med hele køretøjet på fortov optagelse af egentlig politirapport, medens påtale af standsning eller parkering med køretøjet helt eller delvis på kørebanen kan ske ved pålæggelse af afgift.

Efter forslaget vil påtale af ulovlig standsning og parkering også med hele køretøjet på fortov kunne ske ved afgiftspåleggelse. Det foreslås i sammenhæng hermed, at parkering helt eller delvis på cykelsti, gangsti, midterrabat og helleanlæg kan påtales ved afgiftspåleggelse.

Der er ved forslagets formulering taget hensyn til, at de forbud, som parkeringskontrollører kan påse overholdelsen af, kun omfatter tilfælde, hvor forbudets overtrædelse umiddelbart kan konstateres. De omfatter således ikke tilfælde, hvor der bliver spørgsmål om at afgøre, om standsningen eller parkeringen konkret har været til fare eller ulempe.

Ad § 121, stk. 1, nr. 2: Det foreslås, at bestemmelserne om standsnings- og parkeringsforbud i § 29, stk. 1, nr. 7, 8 og 10, bliver omfattet af bestemmelsen om afgiftspålagte overtrædelser. I forbindelse hermed foreslås § 29, stk. 1, nr. 7, ændret, således at bestemmelsen udformes på samme eksakte måde som bestemmelserne i nr. 1, 2 og 8. Disse bestemmelser beskriver den ulovlige standsning eller parkering ved anvendelse af meterangivelser, som umiddelbart kan kontrolleres.

Ifølge § 29, stk. 1, nr. 1, 2 og 8, må standsning og parkering ikke ske:

- 1) på fodgængerfelt eller ud for udkørsel fra cykelsti eller inden for en afstand af 5 m foran fodgængerfeltet eller udkørslen,
- 2) i vejkruds eller inden for en afstand af 5 m fra den tværgående kørebanes eller cykelstis nærmeste kant,
- 8) ved siden af spærrelinie, hvis afstanden mellem køretøjet og linien er mindre end 3 m, og der ikke mellem køretøjet og spærrelinien findes en punkteret linie.

Ifølge den gældende bestemmelse i § 29, stk. 1, nr. 7, må standsning eller parkering ikke ske på strækning, hvor kørebanen før vejkruds ved hjælp af spærrelinier er inddelt i vognbaner, eller så nær begyndelsen af en sådan strækning, at indkørsel i den rette vognbane vanskeliggøres for andre. Efter forslaget foreslås bestemmelsen om, at standsning eller parkering er ulovlig, hvis »indkørsel i den rette vognbane vanskeliggøres for andre« ændret til, at standsning eller parkering er ulovlig inden for en afstand af 5 m før spærreliniens begyndelse. Er afstanden fra et holdende køretøj større, må det antages, at selv store køretøjer kan køre ind i den pågældende vognbane uden vanskelighed.

Efter § 29, stk. 1, nr. 10, må standsning eller parkering ikke ske på afmærket holdeplads for hyrevogne. Bestemmelsen foreslås inddraget under de afgiftspålagte overtrædelser, dels fordi holdeplads for hyrevogne altid er afmærket, dels fordi bestemmelsen har en sådan lighed med bestemmelsen i § 29, stk. 2, om busholdepladser, at det er naturligt, at der gælder den samme regel for disse holdepladser. Overtrædelse af § 29, stk. 2, om standsning eller parkering ved busstoppesteder er omfattet af parkeringsafgiftsordningen, jfr. § 121, stk. 1, nr. 1.

Til nr. 5

Ved lov nr. 270 af 26. juni 1975 indførtes reglen om tvungen brug af sikkerhedsseler. Samtidig indføjedes en bestemmelse, hvorefter forslag til revision af bestemmelsen fremsættes for folketinget i folketingsåret 1977-78, jfr. færdselsloven af 10. juni 1976, § 144.

Færdselslovens § 80 samt den i tilknytning her til udstedte bekendtgørelse om fritagelse for pligten til at anvende sikkerhedssele er optaget som bilag 1 og 2 til lovforslaget.

Indførelsen af obligatorisk anvendelse af sikkerhedsseler byggede på et fællesnordisk forslag afgivet af Nordisk Trafiksikkerhedsråd (NTR). Konklusionerne i NTR's betænkning (1973) gik navnlig ud på, at en øget anvendelse af sikkerhedsseler på baggrund af undersøgelser i ind- og udland kunne forventes at føre til en væsentlig reduktion i antallet af dræbte og tilskadedkomne førere og forsædepassagerer, samt at det kun gennem et direkte påbud var muligt at øge anvendelsesgraden.

Med hensyn til den positive *effekt af anvendelsen af sikkerhedssele* kan der henvises til det materiale, der forelå ved lovens vedtagelse. De nyere undersøgelser har ikke medført væsentlige ændringer i det hidtidige bedømmelsesgrundlag. Det kan