

- b) ved sporvognsstoppested eller på område berægnede til sporvognstrafik,
- c) ved busstoppested,
- d) på droskeholdeplads,
- e) på bro eller viadukt eller i vejport eller trafikunnel og
- f) foran indgang eller indkørsel til fast ejendom, såfremt passage til eller fra ejendommen derved uberettiget hindres.

Loven finder endvidere anvendelse på kontrol med de lokale trafikforskrifter om parkering og standsning af køretøjer, som lænsstyrelsen kan udstede i medfør af nævnte förordnings 61 §, 1. mom, 1. st. b.

Derimod finder de særlige bestemmelser ikke anvendelse i tilfælde, hvor begrundelsen for parkerings- og standsningsforbud er, at overtrædelse af dem vil medføre fare for andre vejfarende.

I Norge er der ved kgl. resolution af 4. oktober 1963 fastsat regler for brug af parkometre i Oslo.

Beslutning om opstilling af parkometre og kontrolning med disse er kommunale anliggender.

Såfremt der sker overtrædelse af bestemmelserne om betaling for benyttelse af parkometerplads, eller såfremt sådan plads, selv om betaling er erlagt, benyttes længere end tilladt, skal ejeren af køretøjet svare en afgift til Oslo kommune på 30 kr., som i tilfælde af, at betaling ikke sker inden 14 dage, kan forhøjes til 50 kr. Der er derimod ikke tale om bødestraf.

Krav på tillægsafgift kan gøres gældende mod den, som er registreret som ejer af køretøjet, uden hensyn til, hvem der har benyttet det. Ved ejerskifte, efter at tillægsafgift er påløbet, kan kravet gøres gældende imod den nye ejer.

Såfremt tillægsafgiften ikke betales inden 3 uger fra overtrædelsen, kan kommunen søge dækning i køretøjet for afgiften.

Kommunen kan i undtagelsestilfælde eftergive pålagt afgift, såfremt særlige grunde taler for det. Kommunen afgør sager, hvori der rejses indvending imod berettigelsen af en pålagt tillægsafgift. Sådan afgørelse kan indbringes for domstolene (namsretten).

#### IV. Overvejelser og forslag.

Der har i kommissionen i princippet været enighed om, at det er ønskeligt at søge andre veje til gennemførelse af parkerings-

kontrol end den i øjeblikket gældende ordning, hvor kontrollen udelukkende er politiets opgave, og hvor politiet af personalemæssige grunde, i hvert fald i visse områder, ikke har mulighed for at udøve tilstrækkelig effektiv kontrol. Uagtet kommissionen endnu ikke nærmere har beskæftiget sig med den betydning for færdselssikkerheden, som politiets overvågen af færdselen indebærer, finder man det berettiget at gå ud fra, at frigørelse af politifolk fra mere sekundære opgaver til indsættelse i den direkte færdselskontrol vil være en gevinst for færdselssikkerheden. Udover at der således ud fra færdselssikkerhedsmæssige synspunkter er fordele forbundet med en aflastning af politiet for dette arbejde, skal kommissionen pege på, at det må anses for mindre hensigtsmæssigt og uøkonomisk at anvende politifolk med en relativt langvarig uddannelse til det relativt enkle arbejde, som parkeringskontrollen — eller i hvert fald en del af denne — må antages at være. Hertil kommer, at en ineffektiv kontrol med parkeringsreglernes overtrædelse nedbryder respekten for lovbestemmelser og færdselstavler.

Kommissionens drøftelser af de nærmere retningslinier for en eventuel nyordning har især drejet sig om følgende spørgsmål:

1) hvor vidt bør man gå med hensyn til at henlægge kontrollen til særlige parkeringskontrollører, 2) under hvilken myndighed bør et særligt korps af parkeringskontrollører henhøre og 3) bør der ske en afkriminalisering af parkeringsforseelser til fordel for et system, der udelukkende indebærer betaling af afgift for benyttelse af parkeringsareal.

Fra Københavns magistrats side har man over for kommissionen fremført, at det var et led i statspolitiordningen af 1938, at ordenshåndhævelsen, hvad enten den vedrører statsligt eller kommunalt fastsatte bestemmelser, hører under politiet, hvorfor man af principielle grunde er imod, at parkeringskontrol helt eller delvis skal overgå til kommunerne som vejbestyrelser. Kommunen finder i øvrigt, at enhver parkeringsrestriktion har færdselsmæssig interesse, idet manglende parkeringsmulighed medfører u hensigtsmæssig parkering og ekstra kørsel under søgen efter parkeringsplads. Dernæst ville en opdeling af kontrollen mellem politiet og kommunerne skabe forskelligartede