



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Center for Økonomi

NOTAT

19. april 2018

Sagsnr.
2018-0116594

Dokumentnr.
2018-0116594-1

Sagsbehandler
Lene Toftkær

Statens regulering af de kommunale parkeringsindtægter giver ikke de rette incitamenter

Regeringen og Dansk Folkeparti har d. 18. april 2018 indgået en aftale, som strammer den statslige modregning af den enkelte kommunens parkeringsindtægter i statens tilskud til kommunen. Af pressemeddelelsen fremgår, at stramningen sker for at sikre, at parkeringsindtægter ikke bliver en pengemaskine for kommunerne. Parkeringsindtægter skal derimod sikre, at parkeringen ikke varer unødigt længe, og at pladserne bliver brugt bedst muligt. Aftalen fremmer dog ikke disse mål.

Aftalen medfører incitament til:

- Højere p-afgifter
- Flere områder med betalingsparkering på steder, hvor det i dag er gratis
- Færre p-vagter og mindre kontrol af, om parkeringsregler overholdes
- Færre parkeringspladser via offentlige investeringer i p-huse

Betalingsparkering

I den *nuværende* ordning på betalingsparkeringsområdet sker der modregning i kommunernes bloktilskud for parkeringsindtægter. Her kan kommunerne som udgangspunkt beholde parkeringsindtægter svarende til 70 pct. af indtægterne i regnskab 2007 (reguleret med prisudviklingen), mens indtægter derudover som udgangspunkt modregnes kr. for kr. i bloktilskuddet. Stiger indtægten fx på grund af en real stigning i prisen på p-billetterne eller fordi et større område omfattes af betalingsparkering tilfalder den ekstra indtægt staten via modregning i tilskuddet. I dag har kommunen således ingen gevinst ved at øge prisen på p-billetter.

Såfremt kommunerne investerer i ny parkeringskapacitet, nedsættes modregningen svarende til afskrivninger og forrentninger på disse parkeringsanlæg. En kommune som fx øger muligheden for betalingsparkering i centrum ved at etablere et underjordisk parkeringshus får over årene mulighed for at beholde kr. for kr. udgifterne til etableringen.

Den *nye* ordning giver kommunen mulighed for at beholde 30 pct. af indtægterne uanset niveauet for indtægten og uanset udgifterne på området. Det øger incitamentet til høje priser for parkering eller til at øge de zoner, som er omfattet af betalingsparkering for at finansiere

Team Budget

Københavns Rådhus, Rådhuspladsen
I
1599 København V

EAN nummer
5798009800206

de nødvendige trafikale foranstaltninger. Aftalen lægger op til at fjerne fradragmulighederne for øget parkeringskapacitet, hvilket gør at øge parkeringskapaciteten skal finansieres af stigende parkeringsindtægter eller skattefinansieres.

P-afgifter

Den *nuværende* ordning giver kommuner, der har indgået aftale med Rigspolitiet om at varetage parkeringskontrol opgaven, et bundfradrag for at dække visse udgifter hertil. Af indtægterne derudover tilfalder 50 pct. staten, mens kommunen får lov til at beholde de resterende 50 pct.

I den *nye* ordning for p-afgifter kan kommunerne beholde 30 pct. af indtægten, mens de resterende 70 pct. tilfalder staten via modregning. Den kommende ordning giver derfor kommunerne en lavere økonomisk tilskyndelse til at ansætte p-vagter, som kan kontrollere at parkeringen sker hensigtsmæssigt.

Erhvervskommuner skal ikke rammes af bortfald af bundfradrag

Kommunerne har foruden udgifter til parkeringsområdet også mange andre større udgifter til trafikale forhold. Bundfradraget i den nuværende ordning på betalingsområdet kan dække en del af disse udgifter. De resterende udgifter til trafikale forhold er skattefinansieret og finansieres dermed af indbyggerne i den enkelte kommune. En del af disse udgifter kan henregnes til personer, som dagligt pendler ind i kommunen for at arbejde eller gennem kommunen på vej til og fra arbejde.

Især i kommunerne i de større byområder, hvor flere kommuner udgør et sammenhængende arbejdsmarked, er der en betydelig pendling. Hvis bundfradraget forsvinder, vil en større del af de udgifter, der kan henregnes til pendlerne, skulle finansieres af borgerne i de kommuner, som der pendles til. Der er især stor pendling til erhvervskommunerne, som har et stort overskud af arbejdspladser i forhold til deres indbyggertal. Hvis indbyggerne i erhvervskommunerne fremadrettet i højere grad via skatterne skal finansiere udgifter til trafikale forhold, mindskes incitamentet til erhvervsudvikling. I forvejen er den økonomiske gevinst ved erhvervsudvikling lav i områder med høj pendling, da indkomsterne beskattes i bopælskommunen. Det er derfor vigtigt, at bundfradraget fastholdes fremover. Da kommunernes udgifter til trafikale forhold er betydeligt højere end de nuværende bundfradrag, giver det i højere grad mening af hæve bundfradraget end af afskaffe det.