

**Folketingets Social-, Indenrigs- og Børneudvalg**

Slotsholmsgade 10  
1216 København K  
Telefon 72 28 24 00  
oim@oim.dk

**Sagsnr.**  
2018-2501

**Doknr.**  
534881

**Dato**  
17-05-2018

Folketingets Social-, Indenrigs- og Børneudvalg har d. 15. maj 2018 stillet følgende spørgsmål nr. 6 (L 236) til økonomi- og indenrigsministeren, som hermed besvares. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S).

**Spørgsmål nr. 6:**

”Ministeren bedes kommentere brevet til ministeren af 9/5-18 fra en række borgmestre og Københavns Kommunes notat af 19/4-18 med overskriften ”Statens regulering af de kommunale parkeringsindtægter giver ikke de rette incitament”, jf. L 236 – bilag 4. Herunder bedes ministeren forholde sig detaljeret til Københavns Kommunes vurdering af, at lovforslaget vil med føre incitament til:

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

**Svar:**

I henvendelsen fra bl.a. Københavns Kommune anføres det, at kommunerne med den nuværende modregningsordning ikke har et incitament til at opkræve betaling for parkering af finansielle hensyn, og der argumenteres for, at den foreslåede strammere ordning vil give kommunerne et incitament til at gøre parkering dyrere og udvide betalingsparkering. Det anføres samtidig, at de nuværende fradragsmuligheder understøtter flere investeringer i parkeringsanlæg, mens dette ikke er tilfældet med den foreslåede ordning.

Det bemærkes, at den nuværende modregningsordning indebærer, at nogle kommuner – særligt de største byer – der har indført betalingsparkering inden 2007 - favoriseres. Disse kommuner kan i dag fradrage både størstedelen af indtægtsniveauet i 2007 og udgifter til afskrivning og forrentning for nye anlæg. Med den nuværende ordning har den gennemsnitlige modregning for betalingsparkering på den baggrund været på kun 14 pct.

Det har givet disse kommuner gunstige vilkår for fortsat at opkræve og beholde høje indtægter fra bilisterne – også noget højere end kommunernes omkostninger til parkeringspladser. Fradraget for faktiske udgifter har desuden ikke tilskyndet til omkostningseffektivitet.

De foreslåede regler indebærer en mere enkel ordning med en generel modregning på 70 pct. for kommuners parkeringsindtægter, således at alle kommuner fremover vil kunne beholde 30 pct. af indtægterne fra parkering til at finansiere udgifter til bl.a. investeringer i nye parkeringspladser.



Denne andel skal ses i lyset af, at de gennemsnitlige kommunale udgifter til drift, afskrivning og forrentning af parkeringsanlæg for perioden 2012-2016 har udgjort ca. 33 pct. af de kommunale indtægter fra betalingsparkering efter det oplyste i tilknytning til administrationen af den nuværende modregningsordning.

Det vurderes således samlet, at den nye strammere modregning vil modvirke, at nogle kommuner anvender betalingsparkering som en pengemaskine, behandle kommunerne mere lige, tilskynde til omkostningseffektivitet og samtidig give mulighed for at dække udgifter til betalingsparkering, herunder til nye investeringer i parkeringspladser.

I notatet fra Københavns Kommune kritiseres det også, at de foreslåede regler indebærer, at modregningsordningen udvides til at omfatte parkeringsafgifter i modregningen.

Det bemærkes, at det sker ud fra hensynet til at undgå, at kommuner prioriterer indtægter fra afgifter for ulovlig parkering fremfor indtægter fra lovlig parkering - og således også for at understøtte et kommunalt fokus på god skiltning og gode muligheder for lovlig parkering. Reglerne vil indebære, at en kommune modregnes for 20 pct. af kommunens bruttoindtægter fra parkeringsafgifter – altså af de samlede indtægter før opgørelsen af statens andel i henhold til de nuværende aftaler på området. Dermed vil den samlede modregning for parkeringsafgifter ende på i størrelsesordenen 70 pct., svarende til modregningen for parkeringsindtægter generelt.

Endelig er det i notatet anført, at de foreslåede regler betyder, at kommuner med indpendling vil have et mindre overskud til anvendelse til at finansiere andre udgifter i tilknytning til trafik.

Det bemærkes, at det ikke er hensigten, at kommuner skal opkræve indtægter fra biler med henblik på at finansiere andre udgifter i kommunen end udgifterne til parkering. Kommuner med mange arbejdspladser og indpendlere har fx også på andre måder fordel af den aktivitet og de indtægter, som det indebærer i en kommune.

Med venlig hilsen

**Simon Emil Ammitzbøll-Bille**