

NOTAT

Dato 27. maj 2018  
J. nr. 2018-2997

## Talepapir

*Det talte ord gælder*

### **L 236 Samrådsspørgsmål A**

*”Mener ministeren i lighed med FDM, at forslaget om en ny modregningsordning for kommunernes parkeringsindtægter, som det ligger nu, vil være en katastrofe, med mindre det øgede statslige provenu bruges på en statslig pulje til investering i nye parkeringsanlæg og park and ride-anlæg for at minimere trængsel og sikre en bedre parkeringsforhold? Og overvejer ministeren andre tiltag, der kan sikre bedre parkeringsforhold, særligt for kommuner med store parkeringsudfordringer?”*

*Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Magnus Heunicke (S)*



[Udgangspunktet er, at kommunerne skal opkræve betaling for parkering ud fra trafikale - og ikke økonomiske - hensyn]

Side 2/7

- Først og fremmest er det vigtigt at slå fast, at det aldrig har været meningen, at parkeringsindtægter skulle være en indtægtskilde for kommunerne. Det handler – som der står i vejloven – om at der kan kræves betaling, ”hvor der ønskes en begrænsning af adgangen til at parkere motor-køretøjer”. Muligheden for at anvende betalingsparkering og opkræve parkeringsafgifter skal altså tjene et *trafikalt* hensyn.
- Og sådan vil det også være fremover. Kommunerne kan med de nye strammere modregningsregler for parkeringsindtægter fortsat anvende betalingsparkering og opkræve parkeringsafgifter ud fra trafikale hensyn. Der sker ingen indskrænkning i kommunernes kompetencer til at træffe beslutninger herom.
- Det forslaget sigter mod, er at undgå, at kommunerne lægger *finansielle* hensyn til grund. For det har aldrig været hensigten med kommunernes mulighed for at opkræve betalingsparkering og parkeringsafgifter, at indtægterne skulle gå til at opbygge likviditet eller finansiere kommuners forbrug på andre områder.
- I dag har en række kommuner – især de største byer – meget høje indtægter fra parkering. Regeringen lægger derfor op til at stramme den nuværende modregningsordning for parkeringsindtægter, så vi sikrer, at parkeringsordninger og parkeringskontrol ikke bliver en pengemaskine i nogen kommuner.
- FDM har som, bekendt også i en henvendelse til Social, Indenrigs- og Børneudvalget fremhævet, at der er tegn på, at den finansielle side i dag ikke er uvæsentlig for kom-



munerne. Og FDM har udtrykt opbakning til en stramning af modregningsreglerne.

Side 3/7

*[De nye regler gør bl.a. op med en ulighed mellem kommunerne]*

- Stramningen skal også ses i lyset af, at kommunerne samlet set gennem fastsættelsen af bloktilskuddet allerede er sikret finansiering til deres årlige udgifter.
- Nogle enkelte kommuner har så haft mulighed for at opnå en yderligere finansiering ved at opkræve penge fra bilerne.
- Det er en mulighed, der i dag er meget ulige fordelt. Det er især de største byer, der har mulighed for at opnå høje indtægter fra parkering – både fra betalingsparkering og bøder.
- Denne ulighed mellem kommuner vil de nye regler gøre op med.
- Der vil fremover med stramningen være tale om mere enkle regler, hvor alle kommuner kan beholde 30 pct. af indtægterne, som de kan vælge at bruge til at drive og investere i parkeringsordninger.

*[Investeringer i parkeringsanlæg skal prioriteres på samme måde som andre kommunale investeringer]*

- Det er en opgave for den enkelte kommunalbestyrelse at prioritere kommunens investeringer inden for de aftalte rammer.
- Investeringerne i parkeringsanlæg skal prioriteres på samme måde som kommunens øvrige investeringer ud



fra kommunalbestyrelsens vurdering af, hvad der er størst behov for i kommunen.

Side 4/7

- Kommunerne får som nævnt allerede fuldt ud finansieret de aftalte udgiftsrammer, og det er nødvendigt, at udgiftsrammerne overholdes.
- Selv om der kom yderligere finansiering fra en ny statslig pulje, ville kommunerne således heller ikke kunne afholde yderligere udgifter uden at overskride de aftalte udgiftsrammer.

*[Regeringen imødekommer kommuner med allerede iværksatte investeringer i forventning om fortsatte fradrag for afskrivning mv.]*

- Økonomi- og indenrigsministeren er blevet gjort opmærksom på, at der kan være kommuner, der har iværksat investeringer i nye parkeringsanlæg i forventning om at kunne fradrage udgifterne til afskrivning og forrentning.
- Økonomi- og indenrigsministeren har derfor efter 1. behandlingen fremsat et ændringsforslag, som imødekommer de kommuner, der har iværksat større investeringer på parkeringsområdet i forventning om, at de ville kunne fradrage afskrivning og forrentning heraf i deres modregning efter de hidtil gældende regler.
- Ændringsforslaget betyder, at hvis en kommunes udgifter til afskrivning og forrentning af parkeringsanlæg er højere end den kommunale andel på 30 pct. af indtægterne fra betalingsparkering, vil modregningen blive nedsat tilsvarende.
- Ordningen vil omfatte afskrivning og forrentning af eksisterende parkeringsanlæg og nye anlæg, som tages i brug



i perioden 2018-2020, og hvor kommunen har indgået bindende kontrakt inden fremsættelsen af dette lovforslag.

- Dermed imødekommes de kommuner, som har planlagt nye investeringer i parkeringsanlæg i forventning om at kunne fradrage afskrivning og forrentning af disse investeringer.

*[Svar på om ministeren overvejer andre tiltag, der kan sikre bedre parkeringsforhold, særligt for kommuner med store parkeringsudfordringer?]*

- For så vidt angår anden del af spørgsmålet - om jeg overvejer andre tiltag, der kan sikre bedre parkeringsforhold, særligt for kommuner med store parkeringsudfordringer - så er mit klare udgangspunkt, at beslutninger om lokale parkeringsforhold bedst besluttet på lokalt niveau - det vil sige i kommunerne.
- Det er beslutninger der skal træffes under tæt iagttagelse af relevante lokale forhold, så som vejnettet, trafikmønstre m.v.
- Det er kommunerne som skal træffe de beslutninger om investeringer i flere parkeringspladser, om omstruktureringer af vejarealer osv., som de lokale forhold tilsiger, og som er nødvendige for at kunne håndtere trafikken i kommunen.
- Det spørgsmål, som vi her kan stille os, er om kommunerne har de tilstrækkelige redskaber til rådighed. Og det vil jeg mene de har. Kommunerne kan:
  - Etablere flere parkeringspladser
  - Indføre tidsbegrænset parkering på veje



- Indføre betalingsparkering
- Etablere beboerlicenser
- Etablere særlige pladser for delebilsordninger
  
- Redskaber som disse kan være med til at påvirke parkeringsmønstre og sikre, at biler kun anvender tilgængelige lokale parkeringspladser, når det er nødvendigt.
  
- Det er altså allerede tænkt ind i gældende lovgivning, at kommunerne skal have redskaber til at regulere bilisternes parkeringsadfærd.

#### *[Afslutning]*

- Som jeg fremhævede i min indledning har FDM udtrykt opbakning til en stramning af modregningsreglerne.
  
- Men FDM har opfordret til, at det øgede statslige provenu som følge af strammere modregningsregler skal anvendes til investeringer i parkeringsanlæg, hvilket har dannet baggrund for dette samrådsspørgsmål.
  
- Det må ses som udtryk for, at FDM er bekymret for, at de strammere modregningsregler betyder færre investeringer i parkeringsanlæg end i dag.
  
- Men hertil må jeg bare sige, at det er regeringens holdning, at kommunerne ikke skal have en genvej til beskatning af bilisterne, uanset hvor agtværdigt formål pengene måtte blive anvendt til.
  
- Betalingsparkering skal tjene et trafikalt formål. Sådan er det i vejloven, og sådan vil det også være fremover.



- Kommuner med parkeringsindtægter kan fortsat prioritere, at afsætte midler til investeringer på parkeringsområdet inden for de 30 pct. af indtægterne, som kommunen kan beholde med de nye regler.
- Men herudover må investeringer på parkeringsområdet prioriteres inden for de aftale udgiftsrammer på linje med kommunens andre anlægsinvesteringssønsker – til skoler, daginstitutioner osv. - ud fra kommunens vurdering af, hvad der vil være til størst nytte.
- Afslutningsvis vil jeg pege på, at der som bekendt ikke er nogen begrænsning i private virksomheders adgang til at etablere parkeringsanlæg, som er fuldt finansieret af brugerne.
- I mange lande er parkeringsanlæg noget der anlægges af private virksomheder – ikke af kommuner. Hvis behovet er der, kan jeg ikke se nogen grund til, at vi ikke skulle kunne få etableret flere private parkeringshuse og parkeringskældre. Men det kræver naturligvis at kommunerne giver de nødvendige tilladelser.