



NOAH-Trafik
Nørrebrogade 39
2200 København N
www.trafikbogen.dk
noahtrafik@noah.d

København den 13. marts 2012

Til Folketingets Transportudvalg og Skatte- og afgiftsudvalg

Danske bilister sparer årlig flere milliarder af kroner på at parkere gratis ved arbejdspladsen i vore store byer.

Fri parkering (eller for symbolsk betaling) indebærer et løntilskud og en urimelig favorisering af biltrafikken og indebærer voldsomme miljømæssige konsekvenser, idet en sådan begunstiggelse stimulerer pendlerne til at tage bilen med på arbejde. Et skøn for værdien af fri parkering for bilpendlere, der arbejder i Københavns Kommune, viser et løntilskud på ca. 2,2 milliarder kroner om året. Der mangler data til at beregne løntilskuddet for bilpendlere der kører til Frederiksberg, Odense, Aarhus og Aalborg. Handicappede bilister skal naturligvis fortsat kunne parkere gratis.

Denne støtte til bilpendling til tætte byområder må stoppe mener NOAH-Trafik, der finder støtte herfor i forskning fra Transportøkonomisk Institut i Norge (bilag 1). Adgang til fri eller billig parkering er et frynsegade, der bør beskattes ligesom fri telefon og fri privatbil.

Efter at det ikke lykkedes at få begrænset trafikmængden og miljøbelastningen i hovedstadsområdet med en betalingsring (bybelastningsafgift) må andre tiltag benyttes. Næsten alle er enige om at bilpresset skal sænkes.

Et relativt effektivt middel, til at dæmpe biltrafikken, er parkeringspolitikken, som påpeget af blandt andre Professor Otto Anker Nielsen DTU-Transport. Det skal være dyrere og at parkere på offentlige veje og i private parkeringsanlæg – herunder p-anlæg til pendlere ved offentlige instanser - i tætte byområder.

Hvor mange er sikret parkeringsplads ved arbejdet i vore store byer?

Der tales ofte om, at det er dyrt for pendlerne at parkere i København og på Frederiksberg. Her går man ud fra, at pendlerne parkerer på gader med opkrævning af parkeringsafgift. Det er der imidlertid ikke mange der gør, idet 73 % af lønmodtagerne i Kbh. og Frederiksberg og 87 % i Århus, Odense og Ålborg *har adgang* til en parkeringsplads ved deres arbejdsplads. Der er for disse *normalt/altid* plads. Det fremgår af den omfattende *Transportvaneundersøgelsen*.

Adgang til parkering for parkering ved arbejdsplads, fordelt på arbejdskommunen, for lønmodtagere i 2011

Arbejdskommune	Adgang til parkering ved arbejdsplads	Procentfordeling
København eller Frederiksberg	Normalt/altid plads	73
København eller Frederiksberg	Sjældent/aldrig plads	27
Aarhus, Aalborg og Odense	Normalt/altid plads	87
Aarhus, Aalborg og Odense	Sjældent/aldrig plads	13

Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Pendlerne kan normalt benytte parkeringspladsen ved arbejdspladsen uden betaling - eller for meget lille betaling - og værdien af dette frynsegode beskattes end ikke. De lønmodtagere der ikke har parkeringsplads må formodes at bruge andre transportmidler.

Parkering et kostbart frynsegode med store miljømæssige konsekvenser

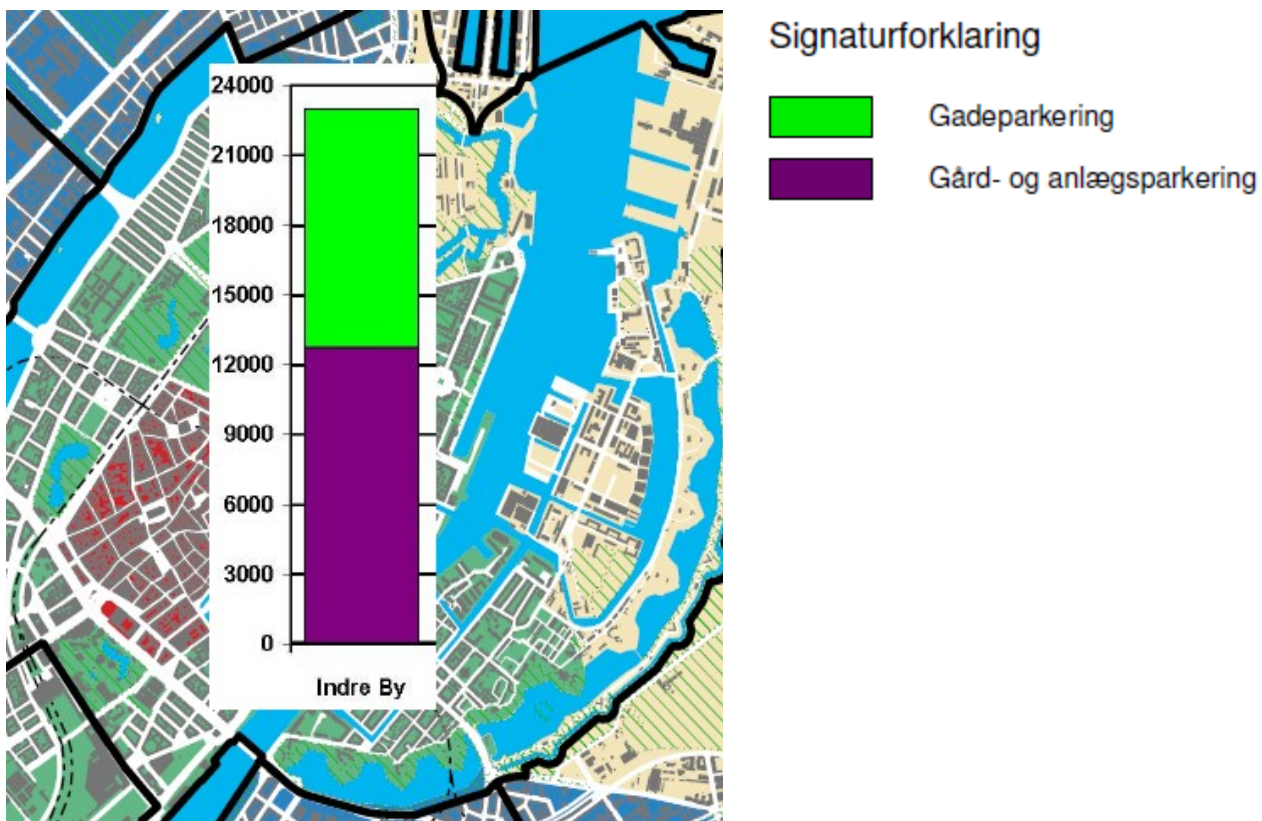
Adgang til parkeringsplads i vore store byer er et så bybelastende og kostbart frynsegode, at det skal beskattes på linje med beskatning af fri telefon og fri bil. Beskatningens størrelse må fastsættes ud fra markedsværdien. Arbejdsgiverne trækker anlægs- og driftsudgifter ved egne parkeringsanlæg fra over firmaregnskabet. I p-kældre/p-huse i centrale bykvarterer kan anlægsudgifterne pr. p-plads komme helt op på 650.000 kr. Leje af parkeringspladser i andre anlæg betales også over firmaregnskabet. Hvis firmaet betaler for lønmodtagerens parkering bør lønmodtageren beskattes af det konkret betalte beløb. For lønmodtagerne er der tale om et skjult løntilskud, som tilmed har voldsomme miljømæssige konsekvenser, idet fri parkering er noget af det mest stimulerende for brug af bil til pendling.

Hvad er markedsprisen for private parkeringspladser i København ?

For at finde frem til markedsværdien af brug af parkeringspladser har vi kigget på priserne for parkering i parkeringshuse og parkeringskældre i København. Hvis vi ser bort fra VIP – pladserne (fast p-plads med optimal placering) i skemaet nedenfor ligger gennemsnitsprisen for de 6 p-anlæg i centrale dele af Indre by på ca. 3.400 kr. om måneden. I andre dele af Indre by vil markedsværdien være noget lavere. Udenfor Indre By, ved Vesterport, Nørreport og på Vesterbrogade ligger gennemsnitsprisen på ca. 1800 kr. om måneden for de 3 i skemaet nævnte p-anlæg.

Udsnit af parkeringshuse centralt i København	Pris pr. måned	Pris pr. måned VIP
Dronningens Tværgade Parkeringshus	2950 kr.	5000 kr.
Landegreven Parkeringshus	3125 kr.	5000 kr.
Adelgade Parkeringshus	2615 kr.	
Illums Parkeringshus	4375 kr.	
Magasin, Kongens Nytorv Parkeringshus	4375 kr.	
Borgergade og Adelgade Parkeringshus	3125 kr.	
Nyropsgade Parkeringshus, Vesterport	1838 kr.	3125 kr.
Israels Plads Parkeringshus, Nørreport	1725 kr.	2200 kr.
Saga Parkeringshus, Vesterbrogade	1870 kr.	2990 kr.

Alene i Indre By er der omkring 12500 parkeringspladser i p-huse, p-kældre og gårde. Vi skønner at omkring 11.000 af disse er pendlerparkeringspladser, som repræsenterer en markedsværdi på helt op til 4.375 kr. om måneden. I beregningen af den samlede støtte har vi dog kun sat prisen til omkring 2.500 kr. om måneden, som er yderst moderat.



Kilde: Parkering København- Københavns Kommune.

Hvor mange bilpendler til Københavns Kommune ?

For at danne sig et indtryk af, hvor stor subsidieringen er, kan vi kigge på hvor mange der pendler til København i bil. For Frederiksberg og andre store byer findes der ingen opgørelser.

Som det kan ses af denne undersøgelse er det ca. 138.000 som pendler til København i bil.

Figur 2: Personer med arbejde eller uddannelse i København, fordelt efter transportform og afstand til job/studie (TU-data 2008).

	0 - 2 km	2 - 4,9 km	5 - 9,9 km	10 - 14,9 km	> 15 km	ALLE
GANG	30.000	6.000	0	0	0	36.000
CYKEL	35.000	67.000	43.000	9.000	1.000	155.000
BIL	3.000	18.000	27.000	23.000	67.000	138.000
BUS	1.000	9.000	14.000	3.000	1.000	29.000
TOG	1.000	4.000	13.000	13.000	43.000	74.000
ANDET	0	0	1.000	1.000	4.000	6.000
ALLE	70.000	105.000	98.000	49.000	116.000	438.000

Kilde: Transportvaneundersøgelsen og Københavns Kommune. "Fra god til verdens bedste, Københavns cykelstrategi 2011-2025".

Hvor store beløb får bilpendlere, der pendler til København som fryns i form af fri parkering ?

Hvis vi tager udgangspunkt i de 138000 bilpendlere, hvoraf omkring 11.000 formodes at parkere i Indre By og resten i andre bydele, vil et forsigtigt skøn betyde:

Bilpendlere med fri parkering	Skønnet løntilskud pr. år i alt i form af værdien af fri parkering
11.000 bilpendlere årligt i Indre by. F.eks. 2.500 kr. pr måned i værdi af parkering.	330 millioner kr.
126.000 bilpendlere udenfor Indre by. F.eks. 1250 kr. pr. måned i værdi af parkering.	1890 millioner kr.
I alt for bilpendlere i Københavns Kommune	2220 millioner kr.

Med venlig hilsen
NOAH-Trafik
Ivan Lund Pedersen
3116 0082

Bilag 1 . Inspiration fra Transportøkonomisk Institut i Norge

”Norske bilister sparer årlig flere milliarder kroner på at de får parkere gratis på arbeidsplassen. Denne subsidieringen må ta slutt, mener forsker.

I fjor sparte arbeidstakere som jobber i Oslo, nesten 1,2 milliarder kroner på gratis parkering på jobben, viser et anslag utført av Transportøkonomisk institutt (TØI).

Til sammen kan arbeidsgiverne tilby over 120.000 gratisplasser i Oslo. Om lag hver tredje ligger i eller nært sentrum.

– Forholdene er nok lignende i andre byer. For Norge sett under ett vil det dermed være snakk om en subsidiering verdt flere milliarder kroner, sier TØI-forsker Knut Sandberg Eriksen til Dagsavisen.

Fører til økt trafikk

I går kunne Dagsavisen opplyse at regjeringen vurderer å la kommunene innføre avgift på private parkeringsplasser. Målet med dette drastiske tiltaket er å begrense biltrafikken i byene. Dette vil man uten tvil oppnå, tror Eriksen.

– Hvis gratisplassene forsvinner, vil biltrafikken avta betydelig. Samtidig vil en slik endring være særdeles gunstig for kollektivtrafikken.

Eriksen tror at mange av dem som i dag parkerer gratis, vil synes det blir altfor dyrt å begynne å betale selv noe i nærheten av markedsleie for disse parkeringsplassene.

I Oslo var gjennomsnittlig leie per måned i parkeringshus, 2.790 kroner i fjor, går det fram av tall TØI har innhentet fra ni store parkeringshus.

Siden 2006 har den månedlige leien økt med hele 35 prosent.

Dette innebærer at også verdien av gratis parkeringsplass har økt. De heldige med slik plass i Oslo, sparer nå om lag 200 millioner kroner mer enn de gjorde for tre år siden.

Skjult lønnstillegg

– Egentlig har de som har tilgang til gratis parkeringsplass og bruker den, fått et skjult lønnstillegg, sier Eriksen.

I andre byer har ikke prisstigningen vært like sterk, og prisnivået er også lavere enn i Oslo. Trondheim parkering krever nå 1.600 kroner i månedsleie i sine parkeringshus. Bergen parkering nøyer seg med 1.500 kroner, får Dagsavisen opplyst.”

Kilde: Dagsavisen, Tor Sandberg 16. februar 2010