

Senest revideret den 15. november 2017



Dato 12. november 2020  
J. nr. 2019-7424

## Høringsnotat

### **Notat om de indkomne høringssvar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af afgift ved ulovlig standsning på handicapparkeringspladser og differentiering af parkeringsafgifter til lastbiler og busser)**

Transport- og Boligministeriet hørte den 9. oktober 2020 en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af afgift ved ulovlig standsning på handicapparkeringspladser og differentiering af parkeringsafgifter til lastbiler og busser). Høringsfristen udløb den 8. november 2020.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Dansk Erhverv, Dansk Transport og Logistik (DTL), FDM, Forbrugerrådet Tænk, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Færdselsstyrelsen, ITD og SLD.
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Erhvervsstyrelsen, Justitsministeriet, Rigspolitiet og Rigsrevisionen.
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet høringssvar til lovforslaget: Danmarks Frie Autocampere, Dansk Industri (DI), Danske Busvognmænd, Danske Dagblades Forening, Dansk Handicap Forbund, Dansk Parkeringsforening, Danske Handicaporganisationer, Danske Regioner, Danske Spejdtører, Det Centrale Handicapråd, DI Transport, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Forbrugerombudsmanden, KL, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer og Vejdirektoratet
4. Øvrige høringssvar

Transport- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringsparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Hjemmeværnskommandoen og Forsvarsministeriet. Begge parter meddelte dog, at de ikke har bemærkninger til lovforslaget.



Der er ligeledes sendt høringssvar fra SLD, der sekretariatsbetjenes af Dansk Erhverv. Høringssvaret fra SLD er derfor identisk med høringssvaret fra Dansk Erhverv.

### **Bemærkninger til lovforslaget**

I det følgende gengives hovedindholdet af de modtagne høringssvar til det fremsatte lovforslag samt Transport- og Boligministeriets bemærkninger hertil.

Bemærkninger af generel politisk karakter samt forslag og bemærkninger, der ikke vedrører det fremsatte lovforslag, indgår ikke i notatet.

Transport- og Boligministeriet kan for en fuldstændig gennemgang af samtlige indsendte synspunkter henvide til høringssvarene, som er sendt til Folketingets Transportudvalg.

#### 1. Konsekvensen ved forhøjet afgift ved standsning

Forbrugerrådet Tænk og FDM udtrykket bekymring over, at en forhøjet afgift ved standsning ved handicappads kan medføre en uforholdsmæssig stor afgift til folk med handicapskilt.

Tænk bemærker: at en stor del af de klager, der kommer over afgifter på handicapparkeringspladser stammer fra personer, der har et lovligt og gyldigt handicapskilt. Det ses i den forbindelse, at det er mindre fejl, der udløser en afgift, selvom personen har et gyldigt handicapskilt. Dermed anføres det, at afgiftens størrelse ikke er rimelig, såfremt den gives til en person, der kan fremvise et gyldigt handicapskilt, og det foreslås som følge heraf, at afgiften kan annulleres mod forevisning af et gyldigt handicapskilt og betaling af et administrationsgebyr i omegnen af 100 kr.

FDM bemærker: at FDM bakker op om, at taksten for ulovlig standsning på handicapparkeringspladser bliver på lige fod med ulovlig parkering. Det anføres dog, at der bør sondres imellem hvem, der foretager den ulovlige standsning eller parkering.

Både Dansk Erhverv og FDL støtter op om, at afgiften ved standsning forhøjes.

*Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke*, at ministeriet er bekendt med, at handicapparkeringspladser bliver anvendt til ulovlig standsning af personer, der ikke har et gyldigt handicapparkeringskort. Dette er et problem, regeringen tager alvorligt, og ministeriet finder det derfor hensigtsmæssigt, at der gælder det samme afgiftsniveau for både ulovlig standsning og parkering, da begge forseelser medfører tilsvarende negative konsekvenser for personer med behov for let tilgængelige parkeringsmuligheder.



Lovforslaget ændrer ikke på, hvornår bilister lovligt kan anvende parkeringspladser til brug for handicapparkering. Ministeriet skal i den forbindelse bemærke, at der generelt gælder visse formkrav til, hvordan bilister dokumenterer lovlig anvendelse af parkeringspladser. For så vidt angår anvendelse af parkeringskort for personer med handicap gælder bekendtgørelse nr. 782 af 7. august 2019 om parkeringskort for personer med handicap og institutionskort

## 2. Effekten af differentieret p-afgift

Dansk Erhverv og ITD bemærker, at differentieret p-afgift er et positivt incitament, der fremmer betalingsgraden. Dansk Erhverv påpeger, at det differentieringen også bør gælde, når politiet pålægger en afgift. ITD bemærker desuden, at det er vigtigt at følge udviklingen nøje for at sikre, at tiltaget får effekt i praksis.

DTL bemærker, at det er tvivlsomt om en differentieret p-afgift vil øge betalingen fra udenlandske chauffører.

FDL bemærker, at en styrelse ikke bør kunne tilbyde ”rabatordninger” og kan derfor ikke støtte forslaget.

*Transport- og Boligministeriet skal hertil samlet bemærke, at en differentieret p-afgift netop skal ses som et incitament, der bl.a. har til hensigt at øge betalingen af p-afgifter fra udenlandske chauffører. Lovforslaget står dog ikke alene, idet det skal ses sammen med Færdselsstyrelsens beslutning om at sende opkrævning af udenlandske p-afgifter i udbud til et privat internationalt inkassofirma. Transport- og Boligministeriet skal desuden bemærke, at det er Færdselsstyrelsen, der primært varetager parkeringskontrollen på rasteplasserne på statsvejene, hvorfor ministeriet ikke har fundet, at ændringen skal gælde andre myndigheder end Færdselsstyrelsen.*