

Transport- og Boligministeriet  
Att.: Alexander Budek Rosenberg  
Frederiksholms Kanal 27 F  
1220 København K

6. november 2020

**Høringssvar på høring over udkast til lovforslag om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af afgift ved ulovlig standsning på handicapparkeringspladser og differentiering af parkeringsafgifter til lastbiler og busser)**

Vi har modtaget ovennævnte høring d. 9. oktober 2020 med jeres id nr. 687497.

Vedr. differentiering af p-afgifter for lastbiler og busser

Med lovforslaget lægges der op til en differentiering af parkeringsafgifter udstedt af Færdselsstyrelsen til lastbiler og busser på statsvejene (motorvejsrasteplasser), således at parkeringsafgiftens størrelse nedsættes ved hurtig betaling.

Det nuværende afgiftsniveau for lastbiler og busser på 2.040 kr. opretholdes, men således at parkeringsafgiften nedsættes (med 25 pct.) til 1.530 kr., hvis afgiften betales inden for 6 til 24 dage fra udstedelsen, og nedsættes (med 50 pct.) til 1.020 kr., hvis afgiften betales inden for 5 dage fra udstedelsen. Differentieringen vil gælde for både danske og udenlandske køretøjer

SLD støtter, at der i loven indarbejdes en incitamentsstruktur, der fremmer betalingsgraden. Det er positivt, at incitamentet drives ved afgiftslettelser og ikke forhøjelser. Det vil alt andet lige lette den økonomiske byrde for de virksomheder, som er blevet pålagt en p-afgift, og som betaler hurtigt.

SLD noterer sig, at lovforslaget alene omhandler en differentiering af de p-afgifter, som Færdselsstyrelsen udsteder. SLD mener, at den foreslåede differentiering bør gælde alle p-afgifter på 2.040 kr. til lastbiler og busser, uanset hvilken myndighed der har udstedt p-afgiften, og uanset på hvilket vejnet overtrædelsen er begået.

Det bemærkes eksempelvis, at politiet fortsat har kompetence til at pålægge en p-afgift på motorvejsrasteplasser, og at forslaget i sin nuværende form vil betyde, at disse p-afgifter ikke vil være omfattet af differentieringen, hvilket udgør en uhensigtsmæssig forskelsbehandling på baggrund af, hvem der udsteder p-afgiften.

SLD mener, at der i administrationen af det konstaterede betalingstidspunkt – som nu bliver afgørende for afgiftsstørrelsen – bør tages højde for, at betalinger fra udlandet har længere transaktionstid, således der ikke diskrimineres på den baggrund.

Som en generel kommentar skal SLD bemærke, at de danske motorvejsrastepladser lider af alvorlig kapacitetsmangel. 25-timers-reglen har *ikke* frigivet kapacitet i hverdagene til lastbilparkering, hvor erhvervet har et markant behov for ophold under 25 timer (dette fremgår af Vejdirektoratets undersøgelser fra november 2019).

Erhvervstransporternes opholdstidsmønster på rastepladserne i hverdagene viser, at lastbilerne i helt overvejende grad har behov for parkering ifm. pauser og kortere hvil, som er væsentlige kortere end 25 timer. Derfor har 25-timers-reglen ingen effekt med hensyn til at frigive kapacitet i hverdagene, hvor chauffører har et akut behov for at kunne benytte motorvejsrastepladserne til at afholde deres lovpligtige pauser og hvil i medfør af køre- og hviletidsreglerne.

Der bør være tilstrækkelig parkeringskapacitet langs motorvejene til, at dette kan lade sig gøre, uden at chauffører og vognmænd risikerer at få en p-afgift af den simple grund, at der er for få parkeringspladser. SLD skal derfor henstille til, at regeringen i en kommende grøn mobilitetsplan afsætter anlægsressourcer til udvidelse af rastepladskapaciteten langs motorvejene, og at Vejdirektoratet på den korte bane udvider kapaciteten ved initiativer, der ikke kræver større anlæg, som tidligere foreslået af branchen.

Med venlig hilsen,

**Kristian Baasch Pindbo**  
Chefkonsulent