

Høringsnotat vedrørende udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om parkering på offentlige veje

Vejdirektoratet har den 23. oktober 2019 sendt udkast til bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om parkering på offentlige veje i høring hos de i høringslisten nævnte høringsparter. Udkastet til bekendtgørelsen har også været offentliggjort på Høringsportalen.

Høringsfristen udløb den 20. november 2019.

Vejdirektoratet har modtaget høringssvar fra:

- **GreenMobility**
- **DriveNow, Arriva Danmark**
- **Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER)**
- **FDM**
- **Aarhus Kommune p.v.a. 6-by-samarbejdet og Dansk Parkeringsforening (ff. Aarhus Kommune)**
- **KL**

Rigspolitiet har oplyst, at de ingen bemærkninger har.

I det følgende refereres de modtagne høringssvar. Vejdirektoratets kommentarer til de enkelte bemærkninger er markeret med kursiv.

DriveNow, Arriva Danmark bemærker, at ændringen vil give større incitament for private og erhvervsdrivende at indkøbe elbiler og dermed medføre mindre støj og færre emissioner mv. i byerne til gavn for klimaet og miljøet, hvorfor det ud fra klima- og miljømæssige hensyn er den rigtige vej at gå.

Erhvervsstyrelsen Team Effektiv Regulering (TER) vurderer, at bekendtgørelsesudkastet ikke medfører administrative konsekvenser for erhvervslivet og har dermed ikke yderligere bemærkninger.

FDM bakker op om, at bekendtgørelsens § 7, stk. 1, 2. pkt. ophæves, således at differentieringsgrænsen bortfalder.

FDM opfordrer desuden vejmyndighederne til en teknologineutral tilgang til differentiering, således at man fx lader differentieringen afhænge af CO₂-udledningen. Forskellige drivmidler opfylder forskellige forbrugeres mobilitetsbehov, og derfor skal der satses bredt, fremfor en ensidig fokus på fx elbiler.

GreenMobility bemærker, at de er meget tilfredse med, at kommunerne nu efter forslaget har mulighed for pr. 1. januar 2020 at gøre parkering gratis for el- og lavemissionsbiler uanset om betaling for parkeringen sker i en automat, via en app eller ved udstedelse af en licens.

GreenMobility bemærker desuden, at de opfatter Vejdirektoratets bemærkning i høringsbrevet om, at betalingsdifferentiering under alle omstændigheder skal være sagligt begrundet, sådan, at kommuner også fremover kan differentiere mellem f.eks. el-delebiler og almindelige elbiler, når el-delebiler har dokumenterede effekter i form af reduktion af det generelle bilejerskab og dermed på miljøeffekter som trængsel, støj m.v.

Vejdirektoratet bemærker, at den nævnte bemærkning i høringsbrevet blot havde til hensigt at understrege, at selvom forslaget åbner mulighed for at gøre parkeringslicenser gratis på baggrund af miljøhensyn, skal en evt. differentiering i prisen på forskellige køretøjer være sagligt begrundet.

Aarhus Kommune støtter ændringsforslaget, der giver mulighed for, at kommunerne kan gøre parkering gratis for el- og lavemissionsbiler uanset om betaling for parkeringen sker i en automat, via en app eller ved udstedelse af en licens.

KL bakker op om ændringen, der forbedrer kommunernes muligheder for at gøre parkering gratis for el- og lavemissionsbiler, uanset om betaling for parkeringen sker i en automat, via en app eller ved udstedelse af en licens. Det er et væsentligt initiativ på vejen for at skabe en grøn omstilling af danskernes transportvalg.

Aarhus Kommune og **KL** foreslår koordineret, at bekendtgørelse om parkering på offentlige veje ændres, så der ikke længere gælder et krav om, at der skal være fysiske parkeringsautomater inden for en rimelig afstand af enhver parkeringsplads i betalingsparkeringsområdet, hvis der stilles elektroniske faciliteter til rådighed for betalingen, jf. bekendtgørelsens § 6, jf. §, stk. 1.

Fysiske parkeringsautomater er efter kommunernes opfattelse ikke fremtiden, hvilket understøttes af den nuværende brug af parkeringsautomater i forhold til brug af betalingsapp.

Desuden er det betydeligt nemmere at tilbyde gratis parkering for el- og lavemissionsbiler i en app end i softwaremæssigt forældede parkeringsautomater, da det kræver en registrering af, at bilen er fritaget for betaling. Registrering af fritagelse i en parkeringsautomat kræver, at bilens nummerplade kan tjekkes i Motorregistret. Den mulighed findes ikke i dag, hvilket bl.a. skyldes, at parkeringsautomater, der skal stå udenfor i al slags vejr, kræver meget robuste, stabile og meget gennemtestede computere. Markedet for fysiske parkeringsautomater er generelt præget af begrænset innovation og udvikling.

Det bemærkes, at Danmarks Statistiks data fra 2019 viser, at 88 % af alle familier har adgang til en smartphone og dermed en betalingsapp. Fjernelse af kravet om parkeringsautomat vil dog ikke betyde dårlige muligheder for borgere, der ikke er besiddelse af en smartphone. Der findes således allerede udviklede tastelsystemer, så borgere nemt kan ringe og benytte selvindtastning til at få startet sin betalingsparkering (f.eks. EasyParks Parkofon). Det vil desuden være et begrænset segment, som slet ikke har adgang til en mobil, da Danmarks Statistiks data fra 2019 viser, at 96 % af alle familier har adgang til en mobiltelefon,

Det bemærkes, at kommunerne ikke ønsker at fjerne alle parkeringsautomater fra det fysiske rum, men alene at fjerne dem fra steder, hvor de ikke længere benyttes, eller hvor det ikke giver mening af opsætte en parkeringsautomat, f.eks. i et bynært villakvarter eller afgrænset beboelseskvarter.

Endeligt bemærkes det, at Nets i november 2019 har orienteret kommunerne om, at alle parkeringsautomater pr. 31. december 2020 skal have indbygget en kontaktløs betalingsmulighed. Dette vil formentlig medføre betydelige udgifter for kommunerne, da stort set ingen nuværende danske parkeringsautomater har indbygget en kontaktløs betalingsmulighed i dag.

Hvis kommunerne skal kunne løse udfordringen med at kunne tilbyde gratis parkering til el- og lavemissionsbiler og samtidig imødekomme det nye krav fra Nets, så vil det afstedkomme betydelige omkostninger og udfordringer. Herudover vil det udløse et krav om udbud, da udgifterne til dette vil overstige tærskelværdierne for indkøb. Alene i Aarhus Kommune vil en kommende udvidelse af betalingsparkeringsområdet, en

imødekommelse af de nye krav fra Nets og integrationen til motorregistreret via parkeringsautomater betyde en forventet udgift på 5-6 mio. kr. ekskl. udgifter til udbuddet.

Afsluttende finder KL det væsentligt, at kommunerne kan tilpasse deres tilbud om betalingsautomater til efterspørgslen efter dem. Der er behov for, at betalingsautomaterne kan placeres, hvor der er brug for dem, og at kommuners udgifter til at opdatere dem står mål med bilisternes behov for dem.

Vejdirektoratet bemærker, at Aarhus Kommunes og KL's ønske om at fjerne kravet om, at der skal være fysiske parkeringsautomater inden for en rimelig afstand af enhver parkeringsplads, ikke vedrører den i høringsen foreslåede ændring. Endvidere bemærkes det for en god ordens skyld, at bekendtgørelsens § 3, stk. 1, alene nævner, at det skal være muligt at betale for parkering inden for en rimelig afstand, ikke at der er et krav om fysiske parkeringsautomater.

Vejdirektoratet har noteret sig problemstillingen, men tager ikke stilling til forslaget i denne omgang. Bemærkningerne vil i stedet indgå i fremtidige overvejelser ved ændring af bekendtgørelsen.