



NOTAT

Dato
J. nr. 2018-1846

Høringsnotat

Notat om de indkomne hørings svar vedrørende forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af bøde for parkering på ramper, forhøjelse af parkeringsafgifter for store køretøjer, Færdselsstyrelsens mulighed for overtagelse af parkeringskontrollen, ændring af klagemyndighed)

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet lagde den 26. juni 2018 et udkast til ovennævnte lovforslag på Høringsportalen.dk, herunder med en høringsliste over parter, som skal høres direkte. Ved en beklagelig fejl blev forslaget kun lagt på portalen men ikke sendt direkte til høringsparterne på høringslisten. Ministeriet foretog derfor den 16. august 2018 en supplerende høring af en række myndigheder og organisationer, jf. vedlagte høringsliste i bilag 1, over udkast til forslag til lov om ændring af færdselsloven (Forhøjelse af bøde for parkering på ramper, forhøjelse af parkeringsafgifter for store køretøjer, Færdselsstyrelsens mulighed for overtagelse af parkeringskontrollen, ændring af klageadgange). Høringsfristen udløb den 7. september 2018. Lovforslaget har således samlet set været i offentlig høring i 10 uger.

1. Følgende myndigheder og organisationer har afgivet bemærkninger til lovforslaget: Dansk Erhverv, Danske Speditører, DI Transport, FDM, DTL Danske Vognmænd, SLD, Danmarks Frie AutoCampere
2. Følgende myndigheder og organisationer har ikke haft bemærkninger til lovforslaget: Forbrugerombudsmanden, Rigsrevisionen, Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen, Rigspolitiet, Erhvervsstyrelsen
3. Følgende myndigheder og organisationer har ikke afgivet hørings svar til lovforslaget: Advokatsamfundet, Brancheforeningen Danske Advokater, Danske Busvognmænd, Danske Dagblades Forening, Dansk Parkeringsforening, Danske Regioner, Datatilsynet, Den Danske Dommerforening, Domstolsstyrelsen, Erhvervsstyrelsen, Fagligt Fælles Forbund – 3F, Forbrugerrådet, Frie Danske Lastbilvognmænd (FDL), Håndværksrådet, ITD, KL, Landdistrikternes Fællesråd, NOAH-Trafik, Nordjyllands Trafikselskab, Rådet for Sikker Trafik, Sammenslutning af Danske Småøer



4. Øvrige høringssvar

Side 2/11

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har herudover modtaget høringssvar fra følgende høringssparter, som ikke er angivet på lovforslagets høringsliste: Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) og Dansk Byggeri. Begge høringssvar er behandlet i dette notat.

Bemærkninger til lovforslaget

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

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

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

1. Generelle bemærkninger

DTL Danske Vognmænd støtter elementerne i lovforslaget, og ser dem desværre som helt nødvendige i forbindelse med respekten for og håndhævelsen af den tidsbegrænsede parkering på 25 timer for lastbiler på de statslige rastepladser.

FDM kvitterer for, at man med forslaget søger at øge trafiksikkerheden ved bl.a. at understrege forbuddet mod ulovlig parkering på til- og afkørselsramper.

Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) bemærker, at de opponerer mod, at regeringen med lovforslaget lægger op til en generel forhøjelse af parkeringsafgifterne for lastbiler og alle andre tunge køretøjer på hele vejnettet til det firedobbelte af, hvad taksterne er i dag - alene for at imødegå et problem, som regeringen med 25-timersreglen selv har været med til at skabe.

DI Transport gør opmærksom på, at de ikke kan støtte 25-timers tidsbegrænsningen for lastbilers parkering på rastepfadserne. **DI Transport** støtter dog de trafiksikkerhedsmæssige hensyn bag bøderne for at holde ulovligt på til- og afkørselsramper, hvilket efter DI Transports vurdering er til fare for de øvrige trafikanter.

Dansk Byggeri bemærker, at de bakker op om det høringssvar, som er sendt fra Dansk Erhverv.



2. Rastepladser

2.1. 25-timers parkering

Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) finder, at indførelsen af 25 timers tidsbegrænset parkering for lastbiler på statslige rastepladser ved motorvejene både er sagligt ubegrundet og diskriminerende over for udenlandske transportvirksomheder og chauffører, der ikke i samme grad som danske chauffører har mulighed for at holde deres hvil derhjemme. I forlængelse heraf anfører SLD, at de principielt er tilhængere af ensartede regler på tværs af grænserne og opfordrer derfor den danske regering til hurtigst muligt at ophæve tidsbegrænsningen.

SLD er herudover uenige i den for lovforslaget bagvedliggende argumentation om, at rastepladserne ved motorvejene grundlæggende er tiltænkt pauser og kortere hvil. Rastepladserne tjener også det formål, at chauffører har mulighed for at holde de lovpligtige pauser og hvil, herunder det fulde reducerede ugentlige hvil på op til 45 timer i førerhuset som tilladt ifølge EU-retten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker for en ordens skyld, at tidsbegrænsningen på 25 timer på statens rastepladser for lastbiler trådte i kraft den 1. juli 2018. Nærværende lovforslag indfører således ikke tidsbegrænsningen, men vedrører alene en justering af regler om sanktion for overtrædelse af den allerede indførte tidsbegrænsning.

Ministeriet er ikke enig med SLD i, at tidsbegrænsningen er usaglig og diskriminerende over for de udenlandske transportvirksomheder og chauffører, der ikke i samme grad som danske chauffører har mulighed for at holde deres hvil derhjemme.

Baggrunden for indførelsen af tidsbegrænsningen er at forhindre, at lastbiler langtidsparkerer på danske rastepladser i strid med formålet med rastepladserne. Rastepladserne er tiltænkt til pauser og kortere hvil og ikke til længerevarende ophold, da mange rastepladser hverken har kapacitet eller faciliteter hertil. Endvidere betyder langtidsparkeringen, at på visse rastepladser, hvor lastbiler langtidsparkerer, optages parkeringspladserne fra de chauffører, som ønsker at benytte pladserne efter deres formål; nemlig kortere hvil. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er derfor ikke enig i, at indførelsen af tidsbegrænsningen er usaglig.

Endvidere skal tiltaget være med til at afspejle, at det efter regeringens opfattelse ikke er statens opgave at stille gratis faciliteter til rådighed for at løse lastbilserhvervets behov for længerevarende ophold.



Endelig er den tidsbegrænsede parkering en generel og objektiv regel, der gælder både danske og udenlandske lastbiler, hvorfor reglen ikke er udtryk for forskelsbehandling.

Danmarks Frie AutoCampere (DFAC) anfører, at det i bemærkningerne til lovforslaget fremgår, at forslaget omhandler det uhensigtsmæssige i, at mange lastbiler langtidsparkerer på rasteplasserne. Imidlertid er lovforslaget udformet således, at den skærpede bødestraf gælder alle typer ”køretøjer hvis tilladte totalvægt overstiger 3.500 kg.”. **DFAC** mener ikke, at tidsbegrænsningen på 25 timer er problematisk for autocampere, hvis de undtagelsesvist – på grund af længden – skulle være nødt til at parkere blandt lastbilerne på en motorvejsrasteplass. Det vil være meget sjældent og nok mest i tilfælde af havari, at en autocamperejer parkerer der for andet end en kort rast.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig Danmarks Fri Autocampere synspunkt.

2.2. Vederlagsfri parkeringsfaciliteter på rasteplasser

Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) bemærker, at de ikke anerkender regeringens argumentation om, at det ikke er statens opgave at stille gratis faciliteter til rådighed for chaufførers reducerede hvil. Såvel danske som udenlandsk indregistrerede lastbiler betaler vejafgift. Ifølge lov om afgift af vejbenyttelse § 7, stk. 1, betaler udenlandske afgiftspligtige køretøjer vejafgiften for retten til benyttelse af den del af det danske vejnet, der udgøres af motorvejsstrækningerne.

SLD anfører endvidere, at Vejdirektoratet i tilknytning til motorvejsstrækningerne ifølge vejlovens § 14 er forpligtet til at sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål. Danske og udenlandske lastbiler betaler via vejafgiften for benyttelse af motorvejene, herunder de tilknyttede sideanlæg, og rasteplasserne stilles således ikke gratis til rådighed af staten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet er enig i, at det fremgår af § 7, stk. 1, i lov om afgift af vejbenyttelse (vejafgiftsloven), at for udenlandske afgiftspligtige køretøjer betales afgiften for retten til benyttelse af den del af det danske vejnet, der udgøres af motorvejsstrækninger.

Herudover fremgår det af § 14, stk. 1, i lov om offentlige veje m.v., at Vejdirektoratet i forbindelse med en statsvejs udbygning eller forventede udbygning til motorvej skal sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål. Det følger af forarbejderne til denne bestemmelse, at Vejdirektoratet skal sørge for, at der i forbindelse med



vejen bliver oprettet f.eks. rastepladser, tankanlæg, paskontrolposter, restaurations- og hotelvirksomhed mv. til brug for trafikanterne.

Ministeriet skal for en ordens skyld bemærke, at vejbenyttelsesafgiften efter vejafgiftsloven alene betales af lastbiler og lastvognstog mv. til vejgodstransport, der har en tilladt totalvægt på 12 tons eller derover. Forslaget om at hæve parkeringsafgiften gælder for køretøjer, som vejer mere end 3,5 tons. Allerede af den grund kan der ikke efter ministeriets opfattelse udledes en sammenhæng mellem vejafgiftsloven og nærværende lovforslag om at hæve parkeringsafgiften. Endvidere finder ministeriet ikke, at der af vejbenyttelsesafgiftsloven kan udledes, at der er en direkte sammenhæng mellem indtægterne fra afgifter modtaget i medfør af loven, og de ydelser, der stilles til rådighed ved bl.a. motorvejene.

Ministeriet finder endvidere ikke, at vejlovens § 14 kan fortolkes sådan, at Vejdirektoratet skulle være omfattet af en sådan forpligtelse. Efter bestemmelsen skal Vejdirektoratet sikre, at der tilvejebringes og drives supplerende anlæg i forbindelse med motorvejen, hvis anlægget skønnes at være af betydning for trafikanterne eller andre trafikale formål. Der kan ikke heraf udledes en forpligtelse til at etablere, drive og vedligeholde vederlagsfri parkeringsfaciliteter for køretøjer over 3,5 tons af en sådan karakter og i et sådant omfang, at chaufførerne kan holde et ugentligt 45-timers hvil.

Efter Transport-, Bygnings- og Boligministeriets opfattelse er såvel indførslen af 25 timers begrænsningen som forhøjelse af parkeringsafgifterne for køretøjer over 3,5 tons i overensstemmelse med både vejafgiftsloven og vejloven.

2.3. Manglende pladser på rastepladserne

DI Transport bemærker, at lovforslaget skal følges op med en række initiativer til at forbedre kapaciteten på rastepladserne for lastbiler, så der er mulighed for, at chaufføren kan afholde de lovpligtige hvil.

Dansk Erhverv opfordrer til, at antallet af og kapaciteten på de danske rastepladser hurtigst muligt bliver udvidet markant. Uanset foreliggende tiltag er kapaciteten ude af trit med behovet, hvilket en rapport fra Vejdirektoratet fra 2009 dokumenterede med belægningsprocenter på op til 400 procent. Behovet for flere rastepladser og øget kapacitet stiger helt naturligt, når der kommer øget aktivitet i samfundet, og godsmængderne dermed stiger.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at baggrunden for indførelsen af den tidsbegrænsede parkering på statens rastepladser bl.a. var at sikre sig, at lastbiler ikke langtidsparkerer med den konsekvens, at parkeringspladserne fra de chauffører, som ønsker at benytte pladserne efter deres formål; nemlig kortere hvil.



Det er endvidere regeringens opfattelse, at det ikke er statens opgave at stille gratis faciliteter til rådighed for at løse lastbilserhvervets behov for længerevarende ophold.

3. Forhøjelse af parkeringsafgiften for køretøjer, hvis tilladte totalvægt er over 3.500 kg

3.1. Generelt om forhøjelsen

Danske Speditører finder, at det bør fremgå af bemærkningerne til forslaget, at formålet med de forhøjede afgifter er at hindre udenlandske vognmænd i at parkere på danske rasteplasser, som nævnt i aftalen om finansloven for 2018. Endvidere undrer Danske Speditører sig over forhøjelserne og spørger ind til, hvorfor man eksempelvis ikke fordobler parkeringsafgiften i stedet for at fire-doble.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det fremgår af lovforslagets almindelige bemærkninger, at forhøjelsen af parkeringsafgiften for køretøjer med en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, skal ses i sammenhæng med regeringens ønske om at sætte ind mod, at statens rasteplasser på motorvejsnettet bruges til langtidsparkering af lastbiler. Den tidsbegrænsede parkering er en generel og objektiv regel, der gælder både danske og udenlandske lastbiler. Ministeriet er derfor ikke enig i, at forslaget har til formål at hindre udenlandske vognmænd i at parkere på danske rasteplasser. Herudover bemærkes det også, at forhøjelsen af afgiften er generel og vil gælde for alle køretøjer med en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, på hele vejnettet.

Om baggrunden for, at afgiften hæves fra 510 kr. til 2.040 kr., fremgår det af lovforslagets almindelige bemærkninger, at en afgift på 510 kr. for overtrædelsen af et standsnings- og parkeringsforbud for køretøjer med en tilladt totalvægt, der overstiger 3.500 kg, herunder lastbiler, findes for lav ift. at sikre en effektiv præventiv effekt. Dette begrundes bl.a. med, at overtrædelser på rasteplasserne som altovervejende hovedregel begås af erhvervsaktører. Afgiftsforhøjelsen skal med andre ord være så høj, at den tages seriøst og dermed være med til at understøtte, at chaufførerne ikke foretrækker at modtage en parkeringsafgift og holde parkeret i længere tid end 25 timer - frem for at overholde tidsbegrænsningen og køre videre.

Specialforeningen for Logistik og Distribution (SLD) bemærker, at forhøjelsen vil gælde for alle køretøjer med en tilladt totalvægt over 3.500 kg, ikke blot lastbiler, og vedrøre parkeringer, der intet har med rasteplassproblematikken at gøre. Det er ifølge SLD ude af proportioner.

Dansk Erhverv bemærker, at henset til, at den politiske aftale – som forslaget er baseret på – indfører tidsbegrænset parkering for lastbiler på de statslige



rastepladser, er det problematisk, at lovforslaget firedobler bøden for både lastbiler og busser på samtlige danske offentlige veje – herunder i byerne.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at forslaget skal sikre, at der ikke er incitament for chaufførerne til at søge ud på det øvrige vejnet alene med det formål at undgå en højere parkeringsafgift, hvis forhøjelsen af parkeringsafgiften kun gjaldt for rastepladser.

I forhold til Dansk Erhvervs synspunkt om den generelle forhøjelse af parkeringsafgiften, bemærker ministeriet hertil, at der politisk er truffet en beslutning herom af regeringen og Dansk Folkeparti. En beslutning som blev offentliggjort den 28. februar 2018.

3.2. Spørgsmål om varelevering

DTL Danske Vognmænd henleder opmærksomheden på de særlige udfordringer som distribution af varer i de større byer udgør, herunder den til tider vanskelige sondring mellem af- og pålæsning og standsning og parkering. DTL opfordrer til, at der udarbejdes en vejledning om af- og pålæsning.

DI Transport bemærker, at der i færdselsloven gælder særlige regler om standsning i forbindelse med aflæsning og pålæsning af varer. Det fremgår af færdselslovens § 2, stk. 18, at køretøjer, herunder lastbiler, der er i gang med af- og pålæsning af gods, ikke anses for værende en parkering, men en standsning, også selvom standsningen er længere end 3 minutter, som normalt kendetegner en standsning.

I forlængelse heraf bemærker **DI Transport**, at der i flere byer er dedikerede pladser til varelevering med lastbil, hvor chaufføren skal gå ganske langt for at levere til kunderne. Lastbilen kan derfor være standset i ganske lang tid i forbindelse med af- og pålæsning af gods. Det kan derfor være svært for en parkeringsvagt at se, om lastbilen er parkeret eller i gang med at foretage af- og pålæsning, da lastbilen vil være låst og lukket af for at undgå tyveri af varer eller af køretøjet. Det betyder, at der er flere transportvirksomheder, der oplever at få uberettigede bøder, ligesom det efterfølgende kan være meget tidskrævende og svært at dokumentere, at der er tale om varelevering og ikke en egentlig parkering. Højere bøder forværrer den problemstilling.

DI Transport anfører endelig er, at de ikke vurderer, at det er hensigten bag den politiske aftale om tidsbegrænsning på rastepladser at øge bøderne i forbindelse med varedistribution i byerne.

Dansk Erhverv bemærker, at der i de større byer kan være forholdsvis langt mellem leveringsstedet og af- og pålæsningsstedet. Der vil derfor ikke umiddelbar være aktivitet ved køretøjet, og køretøjet vil være aflåst af hensyn til risikoen for tyveri af godset. Det giver derfor i praksis vanskeligheder for parkerings-



kontrollen at konstatere, hvorvidt der er tale om af- og pålæsning eller parkering. Dansk Erhverv opfordrer derfor til, at der udarbejdes en vejledning om af- og pålæsning.

Dansk Byggeri bemærker, at leverancer af byggematerialer vil kunne medføre, at der kan opstå tvivl, om der er tale om en parkering, og i de tilfælde vil en firedobling af bøden være helt urimelig.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at forslaget ikke indeholder ændringer i forhold til de gældende regler for standsning og parkering, herunder at det ikke anses for værende parkering, såfremt standsning sker i forbindelse med af- eller pålæsning af gods. Med forslaget hæves alene afgiftsniveauet for overtrædelse af parkeringsreglerne. De materielle parkeringsregler er de samme som nu.

Ministeriet har noteret sig DTL's og Dansk Erhvervs ønske om, at der udarbejdes en vejledning om af- og pålæsning. Hertil bemærkes det, at det følger af færdselslovens § 2, nr. 18, at standsning kortere end 3 minutter, standsning for af- eller påstigning samt af- eller pålæsning af gods ikke anses for parkering. Det beror på en konkret vurdering i det enkelte tilfælde. I den forbindelse bemærkes det, at det at pålægge en parkeringsafgift i medfør af færdselsloven, er en forvaltningsretlig afgørelse. Det betyder bl.a., at en kommune skal leve op til forvaltningslovens regler (dog ikke reglerne om partshøring) samt de almindelige forvaltningsretlige principper, herunder saglighed. En kommune kan derfor ikke uden videre øge antallet af pålagte parkeringsafgifter. Skulle der opstå en uenighed, vil det i sidste ende vil være op til domstolene at vurdere, om der er tale om af- eller pålæsning af gods, og dermed ikke en parkering i overensstemmelse med færdselslovens definition.

Ministeriet finder ikke anledning til at udarbejde en vejledning. Reglen om, at det ikke anses for parkering, hvis der standses for af- eller pålæsning, kan ledes tilbage til færdselsloven fra 1955. Reglen er således mere end 60 år gammel, og der i medfør heraf har udviklet sig en praksis, som viser, at der er tale om meget konkrete skøn og vurderinger, når der pålægges parkeringsafgifter. Dette beror efter ministeriets opfattelse tillige på, at vejnettet i Danmark er ganske omfattende og karakteriseret ved i høj grad at være indrettet efter lokale forhold. Derfor finder ministeriet ikke, at det er muligt at udarbejde en fyldestgørende vejledning om, hvornår der er tale om standsning mhp. af- eller pålæsning af varer, parkering m.v. Hertil kommer, at der efter ministeriets opfattelse – i lyset af, hvor mange år af- og pålæsningsreglen har været gældende – må være tale om en problemstilling, som det danske erhvervsliv er bekendt med og i høj grad indrettet sig på.

3.3. Lokale parkeringsbekendtgørelser



Danmarks Frie AutoCampere (DFAC) bemærker, at selvom alle typer køretøjer skal overholde lovgivningen og lokal skiltning, er denne ofte langt mindre klar og entydig på kommunale veje og parkeringspladser end på statens motorveje og rastepladser. På det kommunale vejnet forekommer både misforståelser og fejl – fra alle parter – langt hyppigere, herunder ikke mindst fordi, at kommuners lokale parkeringsbekendtgørelser kan indeholde lokale restriktioner for køretøjer over 3.500 kg.

DFAC vurderer, at udenlandske autocampister risikerer at blive ramt hårdt af lovforslagets øgede parkeringsafgifter. I den forbindelse bemærker **DFAC**, at de kommunale parkeringsbekendtgørelser alene er på Vejdirektoratets og den pågældende kommune hjemmeside. Endvidere er de kun på dansk.

DFAC foreslår, at forslaget enten ændres, så det fremgår, at forhøjelsen af afgiften kun gælder for lastbiler, eller at vægtgrænsen hæves til 7.500 kg.

DI Transport bemærker, at der findes forskellige parkeringsregler for tunge køretøjer i de enkelte kommuner, som ikke er skiltet, og som kræver, at vognmænd og chaufføren sætter sig ind i parkeringsreglerne i de enkelte kommuner. Derfor er der en risiko for utilsigtet at overtræde en lokal regel, når der ikke er ensartede regler, og disse ikke er skiltet.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at lovforslaget ikke ændrer på de gældende regler for kommunernes muligheder for i lokale bekendtgørelser at fastsætte parkeringsrestriktioner for tunge køretøjer, jf. færdselslovens § 92 c, stk. 4, 2 pkt. Lovforslaget ændrer derfor ikke på, at chauffører i tunge køretøjer allerede i dag skal sikre sig, at de parkerer i overensstemmelse med en eventuelt lokal parkeringsbekendtgørelse.

3.4. Kommuners incitament til at pålægge flere afgifter

DTL Danske Vognmænd udtrykker bekymring over, at kommunerne benytter lejligheden til at gøre distributionen af varer med lastbiler til byen til en pengemaskine ved en særlig omfattende og nidkær parkeringskontrol for at skaffe øget provenu til kommunekassen.

Dansk Erhverv bemærker, at de repræsenterer både distributører, detailhandel og andre erhverv, der modtager gods i byområder. Der er i medlemskredsen bekymring for, at kommunerne på grund af den skærpede bøde vil være fristet til at gøre bydistribution med lastbiler samt turist- og fjernbuskørsel i byerne til en pengemaskine ved en særlig omfattende og nidkær parkeringskontrol. En praksis, som regeringen netop søger begrænset med forslag om, at kommunerne skal betale 70 procent af provenuet af parkeringsafgifterne til staten.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet skal hertil bemærke, at ændringen ikke udvider kommunernes mulighed for at pålægge parkeringsafgifter. De



materielle parkeringsregler er således de samme som nu. Som offentlig myndighed skal kommunerne endvidere leve op til de almindelige forvaltningsretlige regler og principper, herunder saglighed. Kommunerne må altså ikke pålægge en afgift, hvis der ikke er hjemmel til det.

3.5. Utsigtede afledte effekter af forhøjelsen

DTL Danske Vognmænd bemærker, at en utilsigtet konsekvens kan være mere trængsel ved, at distributionen af gods i byer bliver overflyttet fra køretøjer over 3.500 kg til varebiler pga. afgiftsforhøjelsen for køretøjer over 3.500 kg.

Dansk Erhverv bemærker, at en forventelig konsekvens vil være en øget trængsel og mere forurening, idet distribution af gods i byer vil blive overflyttet til køretøjer under 3.500 kg pga. afgiftsforhøjelsen.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig synspunktet, men finder ikke anledning til at foretage en ændring på den baggrund. Ministeriet finder det således ikke underbygget af data, at en ændring af parkeringsafgiften for tunge køretøjer betyder, at transportbranchen vælger at benytte sig af mindre køretøjer for at undgå en parkeringsafgiftsforhøjelse. Ministeriet vil dog følge udviklingen, idet bekæmpelse af trængsel er en vigtig prioritet for regeringen.

4. Forhøjelse af bøde ved ulovlig parkering på til- og afkørselsramper for køretøjer, hvis tilladte totalvægt er over 3.500 kg

FDM opfordrer til, at man ud over den foreslåede sanktionsskærpelse også ser på, om relevante forbud kan tydeliggøres, f.eks. ved øget skiltning, da lovforslaget vil berøre et ikke ubetydeligt antal udenlandske chauffører.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet bemærker, at det også efter den nuværende lovgivning er forbudt at parkere på til- og afkørselsramperne. Ministeriet finder derfor ikke, at en forhøjelse af det generelle bødeniveau resulterer i et behov for at skilte om et generelt forbud. Ministeriet lægger således til grund, at chaufførerne – danske som udenlandske – har kendskab til reglerne.

Danmarks Frie AutoCampere (DFAC) bemærker, at en forøgelse af bøden for ukorrekt parkering af køretøjer under eller over 3.500 kg, ikke vil være problematisk for autocampere.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet har noteret sig Danmarks Frie AutoCamperes vurdering.

5. Økonomiske konsekvenser



Danske Speditører bemærker, at der i det sammenfattende skema på side 9 burde have været overvejelser om de økonomiske og administrative konsekvenser for erhvervslivet af de påtænkte ændringer af færdselsloven. Således efterlyses ministeriets beregninger herpå.

DTL Danske Vognmænd er ikke enig i, at lovforslaget ikke har nogen økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Således oplever mange af DTL's medlemmer, at parkeringskontrollen i de større byer som overordentligt nidkær, hvorfor en forhøjelse parkeringsafgifter vil medføre uundgåelige omkostninger.

Dansk Erhverv finder, at lovforslaget er i strid med regeringens byrdestop, idet det vil pålægge erhvervslivet store omkostninger. For lastbilernes vedkommende, vil særligt distribution af varer i de danske byer – der alt overvejende udføres med danske lastbiler – blive særligt ramt. Det samme gør sig gældende for alle andre danske virksomheder, der benytter biler over 3.500 kg som f.eks. håndværkere, byggefirmaer mv.

Dansk Erhverv er indforstået med, at de pågældende virksomheder kan undgå at få parkeringsafgifter ved at overholde parkeringsreglerne. Dansk Erhverv anfører dog samtidig, at enhver, der er bekendt med de daglige udfordringer ved at foretage bydistribution, vil vide, at det ikke er muligt set i lyset af stadig stigende trængsel, krav til leveringstidspunkter, forsikringskrav samt kundekrav til, hvornår og hvordan levering skal foretages.

På den baggrund anfører **Dansk Erhverv**, at de ikke er enig i, at lovforslaget ikke har økonomiske konsekvenser for erhvervslivet. Omfanget af den økonomiske byrde er ikke tilfredsstillende undersøgt, og Dansk Erhverv opfordrer til en undersøgelse af, hvor meget der opkræves i parkeringsafgifter for køretøjer over 3.500 kg om året i danske byer.

*Transport-, Bygnings- og Boligministeriet lægger til grund for det lovforbere-
dende arbejde, at danske erhvervsaktiviteter overholder de regler, som
gælder for deres erhvervsaktivitet. Der ændres ikke med nærværende lov-
forslag på de materielle parkeringsregler, som er nøjagtig de samme som nu.
Ministeriet anerkender således ikke, at en forhøjelse af parkeringsafgifter for
køretøjer over 3.500 kg er i strid med regeringens byrdestop for erhvervslivet.
Ministeriet skal i forhold til bemærkningen om, at erhvervsøkonomiske kon-
sekvenser ikke er belyst i lovforslaget bemærke, at det følger af vejledning om
erhvervsøkonomiske konsekvensvurderinger fra januar 2015, at konsekvens-
vurderingerne skal belyse konsekvenserne for virksomheder, som overholder
reglerne i samfundet. Hvis et forslag stiller krav, som udelukkende finder an-
vendelse i tilfælde, hvor en virksomhed ikke har overholdt gældende regler på
et område, vil der ikke være krav om at kvantificere konsekvenserne for er-
hvervslivet (s. 39).*