

# Notat om erhvervsparkeringsordninger

## 1. Problemstilling

Da der fra erhvervslivets og fra politisk side med mellemrum udtrykkes ønske om at udvide Københavns Kommunes erhvervsparkeringsordninger, er vi blevet anmodet om at vurdere, om kommunens nuværende erhvervsparkeringsordninger er lovlige, og om der i givet fald vil være mulighed for i væsentligt omfang at udvide disse ordninger yderligere.

Det er oplyst, at en eventuel udvidelse af ordningerne i givet fald formentlig vil skulle indebære, at ordningerne kommer til at omfatte køretøjer, der både anvendes til erhvervs-mæssig kørsel og til privat kørsel, hvor de nuværende ordninger udelukkende omfatter køretøjer med en totalvægt på maksimalt 3.500 kg., der alene må anvendes til erhvervs-mæssig kørsel.

## 2. Sammenfatning

Det er vores vurdering, at kommunens nuværende erhvervsparkeringsordninger er lovlige.

Sammenfattende er det endvidere vores vurdering, at en udvidelse af de nuværende erhvervsparkeringsordninger til at omfatte køretøjer, der også må anvendes til privatkørsel, næppe vil leve op til de retlige krav til sådanne ordninger, og at det derfor formentlig ikke vil være lovligt at foretage en sådan udvidelse af ordningerne.

Hertil kommer, at man ved indførelsen af yderligere undtagelsesordninger med nogen ret vil kunne stille spørgsmålstegn ved, om det nødvendige grundlag for at opretholde betalingsparkeringsordningerne fortsat er opfyldt. Er dette ikke tilfældet, kan vi ikke under nogen omstændigheder **anbefale**, at de eksisterende undtagelsesordninger udvides, idet man så i stedet for bør overveje ændringer i selve betalingsparkeringsordningen.

## 3. De nuværende erhvervsparkeringsordninger

Københavns Kommunes erhvervsparkeringsordninger består i dag af en *erhvervslicensordning* og en *erhvervs månedskortordning*. Begge ordninger kan alene anvendes i forhold til køretøjer med en totalvægt på maksimalt 3.500 kg., der ikke må benyttes til privatkørsel, hvilket SKAT som udgangspunkt fører kontrol med.

Erhvervslicensordningen giver alle virksomheder med adresse i betalingszonen adgang til at købe op til 5 licenser, som giver adgang til at parkere uden yderligere betaling i nærheden af virksomhedens adresse.

**HORTEN**

Erhvervs månedskortordningen er en rabatordning, som er gældende for alle virksomheder uanset branche og adresse, og som giver adgang til at parkere på lempeligere økonomiske vilkår i alle kommunens betalingszoner.

Kommunen har endvidere med samtykke fra politiet på en række forskellige særligt afgrænsede pladser i særlige tidsrum tilbudt gratis parkering i en periode på 30 minutter, således at man også i betalingszonen har muligheder for at foretage af- og pålæsning mv. Disse pladser er åbne for alle. Det er vores vurdering, at denne ordning er lovlig, og vi foretager herefter ikke videre vedrørende dette spørgsmål.

Ud over disse ordninger følger det af de almindelige regler om standsning og parkering, at der ikke skal betales for helt kortvarige standsninger samt standsninger begrundet i af- og pålæsning samt af- og påstigning.

#### **4. Retlige grænser for at gøre undtagelse fra kommunens generelle betalingsparkeringsordninger**

Som udgangspunkt kan den myndighed, der har etableret en offentligretlig ordning, også selv dispensere fra ordningen. Adgangen til at gøre undtagelse fra de generelle betalingsparkeringsordninger er imidlertid undergivet en række retlige begrænsninger. Tilsammen indebærer disse begrænsninger, at der kun inden for velafgrænsede og forholdsvis snævre grænser kan indføres undtagelsesordninger fra hovedreglen om betalingsparkeringsordninger.

Dette skal ses i lyset af, at en betalingsparkeringsordning er udtryk for et forbud mod at parkere gratis. Da betalingsparkeringsordningen er indført, fordi tungtvejende grunde har talt for det, vil der kun kunne indføres undtagelsesordninger herfra i det omfang, tungtvejende grunde taler for at gøre undtagelse.

Dette sætter i sig selv en væsentlig grænse for, i hvilken udstrækning kommunen kan gøre undtagelse fra de indførte betalingsparkeringsordninger, idet enhver undtagelsesordning er med til at udhule virkningen af betalingsparkeringsordningen. Indførelsen af omfattende undtagelsesordninger vil derfor kunne betyde, at der med rette vil kunne stilles spørgsmålstejn ved, om det nødvendige grundlag for at opretholde betalingsparkeringsordningerne fortsat er opfyldt.

Grundlæggende skal en undtagelsesordning navnlig opfylde følgende tre hovedkrav: 1) Den skal være af begrænset omfang; 2) den skal være baseret på saglige kriterier og overholde lighedsgrundsætningen; og 3) den skal være administrerbar og kontrollerbar.

#### **5. Vurdering af erhvervslicensordningen**

Hvad angår Københavns Kommunes erhvervslicensordning, er der tale om en ordning, som kommer erhvervsdrivende i betalingszonen i Københavns Kommune til gode.

Det er vores vurdering, at det kan begrundes i tungtvejende saglige hensyn, at kommunen på denne måde tilgodeser det helt særlige behov, som virksomhederne har for at kunne parkere et antal køretøjer på gunstigere vilkår i nærheden af virksomhedens adresse.

##### **5.1. Kan licensordningen udvides til at omfatte køretøjer, der også må anvendes til privat brug**

**HORTEN**

Allerede i den nuværende udformning indebærer kommunens erhvervslicensordning, at et betydeligt antal køretøjer, der alene må anvendes til erhverv, har adgang til at parkere på lempeligere vilkår end det, der følger af de almindelige timetakster under betalingsparkeringsordningerne.

Udvides erhvervslicensordningen yderligere vil lighedsgrundsætningen udgøre en anden væsentlig problemstilling, idet konsekvensbetragtninger i givet fald gør det meget vanskeligt at begrænse brugen af ordningen. Kan et firma anvende licensordningen til køretøjer, der benyttes af de ansatte til kørsel fra hjemmet til arbejdspladsen, vil et stort antal private og offentligt ansatte kunne argumentere for, at de også vil skulle have en sådan licens. F.eks. vil advokaten, der tillige anvender sin Porsche Cayenne på gule pladser, til kørsel til retten, til møder mv., med vægt kunne argumentere for, at han skal have adgang til at erhverve en licens.

Derfor vil en udvidelse af ordningen (også selv om udvidelsen alene omfatter køretøjer, der kun delvist må anvendes til privatkørsel) betyde, at andre bilister ud fra lighedsgrundsætningen kan påberåbe sig ret til at parkere på samme gunstige vilkår.

**HORTEN**

Hertil kommer, at en sådan markant udvidelse af erhvervslicensordningen til også at omfatte køretøjer, der i større eller mindre grad må anvendes til privatkørsel, efter vores vurdering vil indebære en væsentlig risiko for, at de generelle betalingsparkeringsordninger udhules i et sådant omfang, at der med rette kan stilles spørgsmålstegn ved, om der fortsat vil være det fornødne retlige grundlag for at opretholde ordningerne.

Hertil kommer, at ordninger, der udelukkende angår erhvervskøretøjer sagligt kan begrundes med, at kommuner kan støtte erhvervslivet generelt. Hvis ordningerne udvides til at omfatte køretøjer, der også må benyttes til privatkørsel, og hvor SKAT ikke fører samme kontrol med brugen af køretøjet, vil kommunen næppe kunne sikre sig, at "støtten" i form af parkeringsrabatten udelukkende er erhvervsstøtte. Dette vil så indebære, at der tillige kan stilles spørgsmålstegn ved sagligheden af ordningerne.

Endelig skal vi fremhæve, at det er meget væsentligt, at ordningerne på parkeringsområdet er administrerbare og kontrollerbare. Disse betingelser er opfyldt ved de nuværende ordninger, fordi der er tale om køretøjer, som skal opfylde nogle meget stramme kriterier for erhvervsmæssig benyttelse, og hvor Skat har væsentlige kontrolmuligheder i forhold til dette. Uden denne kontrol, vil kommunen derfor i et helt andet omfang end efter den nuværende ordning skulle anvende administrative ressourcer til at sikre sig mod misbrug af ordningen.

Sammenfattende er det vores vurdering, at en udvidelse af den nuværende erhvervslicensordning til at omfatte køretøjer, der også må anvendes til privatkørsel, næppe vil leve op til de retlige krav til sådanne ordninger, og at det derfor formentlig ikke vil være lovligt at foretage en sådan udvidelse af ordningen.

## **5.2. Kan man sætte et loft for antallet af licenser til 5 køretøjer**

Man kan herudover rejse spørgsmålet, om det er lovligt at alle virksomheder – uanset størrelse – har adgang til op til 5 erhvervslicenser. Man kunne argumentere for, at en lige behandling af virksomhederne skulle indebære, at de fik adgang til at erhverve et antal erhvervslicenser, som stod i forhold til den enkelte virksomheds størrelse.

En udvidelse af erhvervslicensordningen, således at virksomhederne fik adgang til at erhverve et antal erhvervslicenser i forhold til den enkelte virksomheds størrelse, ville

imidlertid indebære, at et antal meget store virksomheder skulle have adgang til at erhverve et betydeligt antal erhvervslicenser.

Det er vores vurdering, at en sådan udvidelse af erhvervslicensordningen formentlig ville betyde, at kommunens generelle betalingsparkeringsordning ville blive udhulet i et sådant omfang, at der ville kunne opstå berettiget tvivl om, hvorvidt der fortsat var det nødvendige grundlag for opretholdelse af betalingsparkeringsordningen. Navnlig henset til dette kan det næppe anses som ulovligt, at kommunen har indført et loft på 5 erhvervslicensordninger gældende for alle virksomheder uanset størrelse.

## 6. Erhvervs månedskortordning

I forhold til erhvervs månedskortordningen er der tale om en rabatorning, som er gældende for alle virksomheder uanset branche og adresse, og som giver adgang til at parkere på lempeligere økonomiske vilkår i alle kommunens betalingszoner.

Det er vores vurdering, at man kan indføre sådanne månedskortordninger som en del af hovedreglen vedrørende betalingsparkering. Det spørgsmål, der rejser sig i forbindelse med sådanne månedskortordninger, er, hvilken pris der skal sættes for et månedskort. Efter vores vurdering må månedskortordningen ikke i væsentligt omfang begrænse den adfærdsregulering, som er formålet med indførelsen af betalingsparkeringsordningerne. Prisen for kortet skal derfor fastsættes på en sådan måde, at der er en indre sammenhæng med den betaling, der i øvrigt opkræves på timebasis.

Vi har ikke grundlag for konkret at vurdere, om prisen for månedskortet under hensyn hertil er den korrekte, men vi lægger til grund, at kommunen har foretaget sådanne vurderinger i forbindelse med prisfastsættelsen, og at politiet i øvrigt har givet sit samtykke til denne prisfastsættelse.

Det er vores vurdering, at en udvidelse af månedskortordningen vil have så store konsekvenser, jf. tillige det anførte i afsnit 5.1 ovenfor herom, at en udvidelse af ordningen til tillige at omfatte køretøjer, der ikke udelukkende anvendes til erhvervs mæssig kørsel, som udgangspunkt alene kan ske ved en ændring af hovedreglen.

Baggrunden for denne vurdering er, at det vil være meget vanskeligt at lave en udvidelse af denne generelle ordning til også at omfatte privat kørsel, uden at meget store grupper vil skulle have adgang til at købe månedskort på tilsvarende vilkår. Kan enkelte grupper af bilister imidlertid skilles ud, således at der er saglige grunde til tillige at give denne afgrænsede gruppe mulighed for at købe månedskort, så er dette naturligvis lovligt, men vi har ikke umiddelbart kunne definere en sådan gruppe.

København, den 20. februar 2008



Anders Valentiner-Branth

**HORTEN**