

# Ørestads Parkeringsforening

---

## Politisk beretning 2016

Foreningen er stiftet med det politiske formål at få elimineret den forskelsbehandling, som beboerne i Ørestad er udsat for, ved at beboerlicenser til kollektive (offentlige) parkeringsanlæg i Ørestad koster op til 12.000 kr. om året, medens en tilsvarende licens i resten af kommunen koster under 800 kr. om året.

Foreningen har siden sin stiftelse i samarbejde med advokat Ole Liedke samt lokale politikere eller politisk interesserede personer forsøgt at beskrive det retlige og politiske grundlag for parkeringsforholdene i Ørestad. Som det fremgår af foreningens årsregnskab 2016 har foreningen anvendt knap 30.000 kr. til advokatbistand, hvilket er langt under normalt salær for det arbejde der er udført, så mange tak til Ole Liedke. Der er efter foreningens opfattelse ikke behov for yderligere advokatbistand, med mindre det besluttet at føre en sag ved domstolene. Det er ikke umiddelbart foreningens holdning, at der er belæg for dette, idet det er konklusionen, at den forskelsbehandling som bilisterne i Ørestad er udsat for, i sidste ende er en politisk forskelsbehandling, hvilket er svært at kræve erstatning for.

Vi kan således meddele, at vi er ved at have nået en konklusion på vores undersøgelser, som vi gerne vil præsentere for foreningens medlemmer ved denne generalforsamling.

Det vil vi gøre ved at notere et antal konklusioner og påstande, som vi så sammen må beslutte hvordan vi vil forholde os til.

**Konklusion 1- Bilisterne i Ørestad er pålagt en særskat til finansiering af Metrobyggeriet - en særskat som vel at mærke kun rammer beboerne i Ørestad, og ikke alle andre borgere i København, som benytter Metroen.**

**Konklusion 2 - Det kan formodentlig ikke bebrejdes By&Havn, at de forfølger de forretningsmæssige mål, som deres politisk valgte bestyrelse har opsat, herunder at By&Havn skal skaffe finansiering til Metroen ved at opkræve en særskat af beboerne i Ørestad ved at drive midlertidig parkeringsvirksomhed.**

**Konklusion 3 - Metroloven, der udgør det legale grundlag for By&Havns virksomhed, herunder deres parkeringsvirksomhed, giver mulighed for etablering af parkeringsanlæg som led i deres udviklingsarbejde, men der er ikke legalt grundlag for at drive permanent parkeringsvirksomhed. Det er således et spørgsmål om tid - hvis denne tid ikke allerede er overskredet - før ejerne af By & Havn overtræder lovgivningen. I det øjeblik parkeringsvirksomheden antaget permanent karakter, er der tale om at By&Havn omgår eller overtræder lovgivningen.**

**Konklusion 4 – Københavns Kommune og Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (som ejere af By&Havn I/S) overtræder "Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved forhøjelser af kommunale parkeringsindtægter" ved at undlade at indregne 95% af parkeringsindtægterne fra By&Havns parkeringsvirksomhed i kommunens parkeringsregnskab. Der er tale om en i samdrægtighed politisk vedtaget omgåelse, for at undgå at ejerne skal tage stilling til en ekstra finansiering af By&Havns underskud, der ville opstå, såfremt overskuddet fra By&Havns parkeringsvirksomhed via kommunen skulle tilgå Finansministeriet i stedet for By&Havn.**

#### BY&HAVNS ROLLE

By&Havn er etableret som udviklingselskab på baggrund af et særligt lovgrundlag – Metroloven – til at arealudvikle Ørestaden og anvende overskuddet herfra til at etablere Københavns metro. I den forbindelse er det – som en del af deres udviklingsarbejde - helt naturligt at By&Havn etablerer kollektive parkeringsanlæg til beboerne. Foreningen er enig i, at kollektive parkeringsanlæg er at foretrække frem for individuelle parkeringsanlæg. Det bør give en bedre effektivitet og en bedre parkeringsforsyning til områdets beboere, virksomheder og gæster.

Vi er derimod ikke enige i, at Metroloven giver By&Havn legal mulighed for at drive permanent parkeringsvirksomhed med henblik på at subsidiere andre dele af deres virksomhed. Vi tror ikke på, at politikerne har haft dette i tankerne, da de vedtog Metroloven. Ved nærlæsning af loven og bemærkningerne hertil kan der ikke findes skyggen af hjemmel hertil.

Det fremgår af By&Havns regnskaber, at overskuddet fra By&Havns parkeringsvirksomhed udgør minimum 70 mio. kr. om året. Beløbet er stigende.

Vi er som sagt enige i, at kollektive anlæg er den rette parkeringsløsning, men vi er ikke enige i, at denne monopolsituation skal bero i By&Havn. Det er indlysende uholdbart. Den kollektive parkeringsløsning hører selvfølgelig hjemme i offentligt regi. Idéen bag By&Havns mulighed for etablering af kollektive parkeringsanlæg indebærer selvfølgelig, at anlæggene efter etablering overdrages til kommunens parkeringsvirksomhed. Så er der logik og sammenhæng i tingene.

Vi må konkludere, at vi ikke i foreningen kan bebrejde By&Havn, at de benytter sig af den monopolstatus på parkeringsmarkedet i Ørestad, som politikerne har givet dem. Vi kan derfor heller ikke bebrejde dem, at de benytter denne situation til at maksimere deres profit. Det er indlysende, at politikerne har givet dem denne status, for at By&Havn kan anvende parkeringspriserne til at subsidiere driften af By&Havns øvrige udviklingsopgaver og driften af metroen. Alternativet ville jo være, at de samme politikere skulle finde det til overskuddet svarende beløb på anden vis. Dette kan kun ske ved at opkræve mere i skat, spare på andre offentlige udgifter – eller ved at udligne betalingen ved at forhøje prisen for parkering i resten af Københavns kommune.

Vi tillader os derfor den påstand, at beboerne i Ørestad er pålagt en ekstraskat eller en ekstraafgift svarende til forskellen mellem prisen på en beboerlicens i Ørestad og prisen på en beboerlicens i resten af København. Denne ekstraskat skal medfinansiere Københavns Metro.

### KØBENHAVNS KOMMUNES ROLLE

Københavns Kommune har anvendt Metroloven som grundlag for i Lokalplaner for dele af Ørestad at give By&Havn monopol på etablering af kollektive parkeringsanlæg.

Københavns Kommunen ejer 95% af By&Havn, der er organiseret som et Interessentskab (I/S). De resterende 5% ejes af Staten og forvaltes af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Som sagt er vi enige i, at den rigtige løsning har været – og fortsat er – at etablere kollektive (offentlige) parkeringsanlæg med adgang for alle i området på grundlag af licenser eller enkeltbetalinger. Vi er således enige med Kommunen i denne bestræbelse. Vi kan også forstå logikken i at lade By&Havn opføre anlæggene, da By&Havn qua Metroloven havde lovgrundlag for ejerskab til grundene og endda havde mulighed for lånefinansiering af anlæggene med offentlig garanti og dermed mulighed for billigere finansiering – helt svarene til kommunal finansiering. Alternativet hertil ville have været, at kommunen selv skulle have opført anlæggene, men i den situation skulle kommunen have holdt anlægsudgiften under det kommunale anlægsloft, og anlæggene af parkeringsanlæggene skulle så have været udført på bekostning af nyanlæg af skoler eller børneinstitutioner, hvilket politikerne selvsagt ikke var glade for. Vi skal derfor ikke klandre politikerne for at have benyttet sig af denne gunstige anlægsmulighed for offentlige parkeringsanlæg i Ørestad.

Vi skal derimod klandre Borgerrepræsentationens medlemmer, at de – formodentlig ulovligt – har pålagt beboerne i Ørestad en særskat til finansiering af metroen.

Vi skal til denne konklusion bemærke, at vi ikke har hørt politikere benægte denne konklusion – bortset fra spørgsmålet om lovligheden. Tværtimod har vi hørt politikere svare på vores fremlagte dokumentation og påstand om forskelsbehandling således: "Jamen, hvem skal så betale?"

Derimod er der politikere, som ikke kan tilslutte sig vores påstand om, at særskatten er urimelig. De fremhæver andre argumenter om, at grundene er solgt billigere og at beboerne blot betaler det tilbage, som By&Havn har mistet ved at sælge grundene billigere. Argumentet kan også lyde, at kommunen ikke har stillet krav om at bygherrerne skulle anlægge parkeringspladser, og at lejlighederne derfor er billigere enten at købe eller leje. Vores svar hertil er, at disse argumenter hverken kan bekræftes eller afkræftes, fordi markedspriserne ikke kan opgøres kontrafaktisk. Man kan ikke efterfølgende beregne hvad boligerne ville have kostet hvis de var blevet opført med krav om anlæg af parkeringspladser. Man kan imidlertid konkludere, at lejeprisen i almene boliger ville have været akkurat den samme, fordi almene boliger er opført til gældende maksimalpriser, og lejen derfor er den samme i Ørestad som i de områder af København hvor beboerlicensen koster 750 kr. om året i stedet for 12.000 kr. om året som i Ørestad. Så argumentet om at vi har "billigere husleje" modbevises af virkeligheden.

Det alle er enige om er, at beboerne i Ørestad betaler en særskat til metroen. Ved en forespørgselsdebat i Borgerrepræsentationen den 2. marts 2017 udtalte Overborgmester Frank Jensen, at særskatten var ganske rimelig, fordi beboerne havde fået verdens bedste Metro. Vi er mange, der er glade for Metroen. Men vi skal altså være 16 gange gladere for Metroen end alle andre Københavnerne. Vi betaler det samme for at køre med Metroen – men beoerne i Ørestad er de eneste, der også betaler til anlægget af Metroen via parkeringspriserne. Alle andre steder får de både Metro og billig parkering.

## STATENS ROLLE

Som nævnt ejer Staten 5% af By&Havn. Ejerskabet forvaltes af Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.

Staten er tillige tilsynsmyndighed for Københavns Kommune. Denne myndighed forvaltes af Økonomi- og Indenrigsministeriet. Ministeriet er også ansvarlig for forvaltningen af Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved forhøjelser af kommunale parkeringsindtægter.

Advokat Ole Liedke har ved Notat af 25. april 2016 begrundet den opfattelse, at lov om nedsættelse af statstilskuddet gælder for parkeringsindtægter i By&Havn, da selskabet er 95% ejet af Københavns Kommune.

Foreningen har foranlediget en forespørgsel til Folketingets Transport- og Bygningsudvalg om ministeriet er enige med advokat Ole Liedke i dette synspunkt. På baggrund heraf stillede Transport- og Bygningsudvalget den 15. september 2016 2 spørgsmål til Social- og Indenrigsministeren – Spørgsmål nr. 684 (Bilag 1) om ministeren vil forholde sig til Ole Liedkes notat (Bilag 2) og Spørgsmål nr. 685 om parkeringsindtægterne i By&Havn skal indregnes i kommunens parkeringsregnskab. Svarene på de to spørgsmål fra Indenrigsministeren (Bilag 3 og 4) består i, at hun har spurgt Transportministeriet hvad de mener(!). Transportministeriet (der ifølge By&Havns vedtægter udpeger 2 medlemmer til selskabets bestyrelse) kommer med det helt besynderlige svar, at "parkering på arealer, der tilhører interessentskabet By og Havn, efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse er at betragte som parkering på privat ejendom". Det må siges at være en nyskabelse i vores opfattelse af ejendomsbegrebet, at et areal ejet 95% af en kommune og 5% af staten er "privat ejendom".

Svaret er efter foreningens opfattelse en bekræftelse på, at Københavns Kommune omgår lov om nedsættelse af statstilskuddet, idet ministeriet ikke argumenterer med henvisning til Metroloven eller anden særlov, men udelukkende ved administrativt at skabe en helt særegen opfattelse af hvad der er offentligt og hvad der er privat.

Svaret har da også givet anledning til et svarnotat fra Ole Liedke af 23. januar 2017 (Bilag 5). Advokaten peger på to helt centrale forhold, som indikerer, at der reelt er tale om magtmisbrug fra Københavns Kommunes og Transportministeriets side.

For det første det forhold, at "Såfremt ministeriets opfattelse fremover skal lægges til grund, ville dette vel indebære, at kommunerne kan undtage offentlige arealer fra Lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner ved at overdrage parkeringsarealer til et selskab ejet af kommunen selv."

For det andet det forhold, at ministeriet ikke kan have forstået hvad et interessentskab er, idet det anfører at kommunens indtægter er indirekte og ikke direkte. Det der karakteriserer et interessentskab er netop, at hver interessents andel af resultatet skal føres i ejerens egen bogføring. I relation til lov om nedsættelse af statstilskuddet er en indtægt en indtægt – der skelnes ikke mellem direkte og indirekte indtægter.

Resultatet af By&Havns parkeringsvirksomhed påvirker de facto kommunens resultat positivt med 95% af ca. 70 mio.kr. Og da resultatet hidrører fra parkeringsvirksomhed skal resultatet indgå i kommunens parkeringsregnskab. Alt andet er regnskabsfusk.

Som det fremgår, er det vores meget enkle konklusion, at Transportministeriet er flintrende lige glad med By&Havn og parkeringsvilkårene i Ørestad. Det er vores lidt primitive konklusion, at Staten kun er medejer, fordi Interessentskabet ellers ville være 100% kommunalt ejet, og så ville det ikke længere være et Interessentskab - og så ville den meget tynde argumentation for at selskabet ikke er et kommunalt selskab falde helt til jorden. Staten er altså stråmand for kommunens omgåelse af hensigten med Metroloven – og dermed den særskat beboerne i Ørestad betaler til driften af By&Havns øvrige virksomhed.

Vi tillader os at skrive, at Transport-, Bygnings- og Boligministeren er flintrende ligeglad, for foreningen har i to omgange anmodet om et møde med ministeren uden at have modtaget svar – endsiges en bekræftelse på anmodningen.

Ørestads Parkeringsforening

Bestyrelsen

16. april 2017