



Til Økonomiudvalget

04-01-2016

Sagsnr.
2015-0212258

Dokumentnr.
2015-0212258-11

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Opfølgning på spørgsmål om parkeringspriser - redegørelse fra By & Havn

Overborgmesteren svarede d. 28-9-2015 Børne- og Ungdomsborgmester Pia Allerslev (på vegne af Venstre, Konservative, Dansk Folkeparti, Liberal Alliance og Socialdemokraterne), at Økonomiforvaltningen ville forelægge By & Havn ønsket om en redegørelse for nedsettelse af parkeringstaksterne i selskabets parkeringsanlæg til hvile-i-sig-selv priser.

Redegørelsen fra By & Havn har været behandlet af selskabets bestyrelse, og på den baggrund er vedlagte notat fra selskabet fremsendt til ejerne (Københavns Kommune og Transport- og Bygningsministeriet).

Notatet forelægges hermed som lovet Økonomiudvalget til orientering.

**Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi**

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800206

www.kk.dk

By & Havns priser på parkering

17. december 2015

1. Baggrund

By & Havn har fra Københavns Kommune modtaget ønske om fremsendelse af notat indeholdende de økonomiske konsekvenser for selskabets driftsøkonomi og balancemæssige konsekvenser for ejerne som følge af en reduktion af parkeringstaksterne til f.eks. hvile-i-sig-selv-niveau.

By & Havn har forstået, at spørgsmålet primært vedrører parkeringsprisen for beboere.

By & Havn kan alene redegøre for, hvad der er hensigtsmæssigt ud fra hensynet til, at selskabet skal drives forretningsmæssigt. Hvorvidt de nuværende parkeringspriser er hensigtsmæssige bedømt ud fra andre parametre, er et politisk spørgsmål.

Selskabets besvarelse omhandler følgende punkter:

- Udgangspunktet for valg af kollektiv parkering.
- Parkeringspriser set i forhold til efterspørgslen efter parkeringspladser.
- Parkeringspriser set i forhold til et hvile-i-sig-selv-princip.
- Parkeringspriser set i forhold til prisen for kommunale parkeringslicenser.

2. Udgangspunkt for kollektiv parkering

Den kollektive parkeringsordning i henholdsvis Ørestad og Nordhavn er valgt på baggrund af, at lokalplanerne i visse områder har fastlagt en parkeringsnorm på 1 pr. 200 etagemeter byggeri. Den eneste realistiske måde at sikre et tilstrækkeligt udbud af parkeringspladser på er ved at etablere kollektive anlæg, idet der herved opnås en højere kapacitetsudnyttelse i forhold til individuel parkering. Den højere kapacitetsudnyttelse i kollektive anlæg kommer bl.a. til udtryk ved, at erhverv primært udnytter parkeringspladserne om dagen og beboerne primært udnytter parkeringspladserne om natten. Den bedre kapacitetsudnyttelse i kollektive anlæg er i stor udstrækning afhængig af, at der er en rimelig blanding af bolig og erhverv.

Den kollektive parkering har også være begrundet i, at bebyggelsesstrukturen flere steder ikke har muliggjort individuel parkering.

For købere af boliger er det den samlede pris, der er afgørende. Derfor har selskabet fra starten udmeldt den valgte parkeringsordning og oplyst om prissætningen. Før køb af bolig har disse priser således været internaliseret i købernes valg.

Selskabet kunne alternativt have valgt at have udmeldt lavere parkeringspriser og dermed have kunnet hævet prisen for de solgte byggeretter. Derimod forekommer det ud fra et forretningsmæssigt hensyn ikke hensigtsmæssigt at sælge byggeretterne med udgangspunkt i en given pris på parkering for herefter at nedsætte prisen på parkering. Prisen på byggeretten og parkeringsprisen bør fastlægges på samme tidspunkt.

På nuværende tidspunkt er den overvejende del af byggeretten til boliger i områder omfattet af kollektiv parkering solgt. Derfor vil en nedsættelse af parkeringsafgiften på nuværende tidspunkt kun have en marginal indflydelse på efterspørgslen.

Hvorledes parkeringen vil blive organiseret i de nye områder (Amager Fælled Vest og nye lokalplanområder i Nordhavn) afhænger af, hvilken parkeringsnorm og bebyggelsesstruktur, der fastlægges i de kommende lokalplaner.

3. Parkeringspriser og efterspørgslen efter parkering

Da en nedsættelse af parkeringsprisen kun marginalt vil påvirke efterspørgslen efter byggeretter, er det eneste, der forretningsmæssigt kan begrunde en nedsættelse, en situation, hvor efterspørgslen efter parkeringspladser procentuelt stiger mere end det procentvise fald i priserne. Dette kræver tillige, at der er en eventuel overskydende kapacitet, som kunne udnyttes.

By & Havn har i den forbindelse foretaget en analyse af situationen i 2013, hvor beboere med folkeregisteradresse i Ørestad rådede over ca. 1.300 biler. By & Havn har i samme år i gennemsnit haft 1.104 kunder. Potentialet for at få flere kunder ved at nedsætte parkeringsprisen for beboere er således minimalt og vil derfor koste selskabet penge.

Samlet set er der således ingen forretningsmæssig begrundelse for at nedsætte parkeringsprisen for beboere.

4. Parkeringspriser efter hvile-i-sig-selv-princippet

Hvile-i-sig-selv-princippet betyder, at indtægter og udgifter over en årrække skal balancere. Udgifterne omfatter både driftsudgifter og udgifter til finansiering af anlæg. Princippet er grundlæggende på det kommunale forsyningsområde (affald, el, vand og varme) og indgår traditionelt i en markedsregulering, der er præget af offentlige monopoler. Det er et princip, som er på retur, dels fordi det ikke understøtter en effektiv drift, dels fordi det kan være i konflikt med reglerne om Det Indre Marked.

I det følgende er dette princip vurderet med udgangspunkt i forholdene i Ørestad.

4.1 Omkostninger ved drift af parkeringsanlæg

Omkostninger ved parkeringsaktiviteterne fremgår af nedenstående tabel 1. Der er tale om udgiftsposter, som er beregnet, og poster, som er baseret på de faktiske driftsomkostninger.

Til de beregnede udgiftsposter hører f.eks. bygningsvedligehold. Hvis regnskabet var baseret på de faktiske udgifter til bygningsvedligehold, tages der ikke højde for, at disse udgifter stiger i takt med anlæggets levealder. Ejendomsskatterne er ligeledes beregnet. De ejendomsskatter, som er opkrævet indtil nu, har svinget betragteligt fra parkeringshus til parkeringshus. Der er f.eks. i 2015 opkrævet 1.850 kr. pr. parkeringsplads for parkeringshuset Kay Fisker og 2.775 kr. for parkeringshuset Bjerget. Opgørelsen af grundskyld og dækningsafgift i tabel 1 er baseret på principperne i den klage, som Advokataktieselskabet Accura har indgivet på vegne af By & Havn.

Opgørelsen af de faktiske udgifter omfatter bl.a. lønninger, renhold, overvågning, el og serviceaftaler. Der er i fastlæggelsen af de faste omkostninger (f.eks. lønninger) indregnet en forventet stordriftsfordel.

Tabel 1. Udgifter til parkeringsdrift m.m. pr. plads – ekskl. finansiering

	Kr. pr. plads pr. år
Renhold, overvågning m.m.	809
Vedligehold	700
Lønninger	304
Lovpligtige serviceaftaler	156
Overhead	98
I alt – drift og vedligehold	2.067
Grundejerforeningsbidrag	390
Grundskyld	117
Dækningsafgift	1.247
I alt	3.821

Noter: Bygningsvedligehold er fastlagt til 0,5 pct. af investeringen på baggrund af vurdering fra Sweco (tidligere Grontmij).

Lønninger er de faktiske lønudgifter til de medarbejdere, som er direkte knyttet til parkering.

Grundejerforeningsbidrag er beregnet som 13 kr. pr. etagemeter multipliceret med 30 (gennemsnitsareal for parkeringsplads).

Der er afsat 5 pct. af udgifterne til drift og vedligehold til omkostninger knyttet til funktioner som overordnet ledelse, økonomi, kommunikation og IT.

4.2 Krav til betaling for kapitalomkostninger

En parkeringsplads koster 140.000 kr. i anlæg, og byggeretten antages at andrage 90.000 kr., svarende til 3.000 kr. pr. etagemeter. I forhold til fastlæggelsen af udgifterne til finansiering af parkeringspladsen kan der anlægges to betragtninger:

1. Hvad vil det koste at forrente og tilbagebetale en parkeringsplads over 30 år (finansieringsmodellen)?
2. Hvilket afkastkrav vil en ekstern investor lægge til grund, hvis han skulle købe parkeringsanlægget (afkastmodellen)?

Ad 1.

By & Havn har anmodet Nordea om at vurdere, hvilken rentesats et parkeringsanlæg kan finansieres til.

De indikative priser ligger i intervallet 5,5 – 7,5 pct. afhængig af sikkerhed.

I det følgende er der valgt den lave pris. Med en forventet inflation på 2 pct. svarer det til en realrente på ca. 3,5 pct.

Med en afskrivning af parkeringsanlægget over 30 år fås en samlet kapitalomkostning på 10.700 kr. årligt.

Ad 2.

By & Havn er bekendt med parkeringsanlæg, der er prissat ud fra et afkastkrav på 5,25 pct.

Sadolin & Albæk vurderer, at nettostartafkastkravet for parkeringshuse er i størrelsesordenen 7,25 – 7,50 pct.

Det præcise afkastkrav vil naturligvis afhænge af konkurrencesituationen m.m. I det følgende lægges det til grund, at parkeringsanlæg ikke sælges enkeltvis, men som en samlet forretning, hvorfor den lave diskonteringsfaktor er lagt til grund.

Med et afkastkrav på 5,25 pct. fås en årlig kapitalomkostning på ca. 12.100 kr.

4.3 Indtægter ved parkeringsdrift

De nuværende månedlige indtægter ekskl. moms andrager 1.355 kr. for erhverv (fast pris) og 763 kr. for private. Med den nuværende kundefordeling (60 pct. erhverv og 40 pct. bolig), med kontantindtægter på ca. 1.200 kr. pr. plads pr. år og en belægningsgrad på 89 pct. fås en årlig indtægt pr. plads på ca. 13.000 kr.

4.4 Samlet konklusion vedrørende hvile-i-sig-selv-princippet

Som det fremgår af ovenstående, ligger taksterne under hvile-i-sig-selv-princippet. Taksterne er heller ikke fastsat ud fra dette princip, men ud fra en markedsmæssig vurdering.

Med færdigudviklingen af Ørestad forventes indtjeningen pr. plads at stige. Forhåbentlig vil det bringe indtægten på et niveau, som ligger over hvile-i-sig-selv-princippet, så de mere indbringende år kan kompensere for den manglende indtjening i opstartsfasen.

5. Parkeringspriser svarende til kommunale parkeringslicenser

For de områder af Københavns Kommune, hvor der opkræves parkeringsafgift for at parkere på gaden, har beboere adgang til at købe en parkeringslicens. Licensen koster pt. 730 kr. pr. år. Såfremt By & Havn skal sætte prisen for månedskort for beboere i Ørestad til samme niveau, svarer det til en prisnedsættelse på mere end 90 pct., idet der også er taget højde for, at By & Havn skal afregne moms af indtægten.

Af de grunde, der er nævnt i afsnit 4, vil en så stor prisnedsættelse forretningsmæssigt set ikke være hensigtsmæssig.

By & Havns samlede indtægt fra private i Ørestad forventes i 2015 at udgøre ca. 11 mio. kr. Såfremt der gennemføres en nedsættelse svarende til niveauet for de kommunale parkeringslicenser, vil det formentlig indebære et øget salg af parkeringslicenser. Da bilejerskabet hos beboere i Ørestad allerede er på niveau med den øvrige del af København, er det begrænset, hvor mange ekstra licenser der vil kunne sælges med selv en meget stor nedsættelse af prisen.

Hvis det beregningsmæssigt antages, at antallet af kunder i Ørestad øges med 25 pct., vil prisnedsættelsen indebære et årligt indtægtstab på ca. 10 mio. kr. ud af den nuværende indtjening på 11 mio. kr. årligt fra beboere. En sådan nedgang vil efter selskabets regnskabsprincipper medføre en nedskrivning af værdien af selskabets investeringsejendomme med ca. 200 mio. kr. alene beregnet på baggrund af den nuværende kundemasse.