



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Muligheder for begrænsning af antal beboerlicenser

I Budgetaftale 2023 (BR 6. oktober 2022) (B, C, D, I, O, Ø, Å) indgår følgende initiativ:

TM192 Afdækning af muligheder for at begrænse antal beboerlicenser: *Parterne er enige om at afsætte midler til en juridisk afklaring af muligheden for at begrænse antallet af beboerlicenser til én per husstand.*

Beboerlicenser giver beboere i betalingsområdet mulighed for at parkere på offentlige parkeringspladser i deres nærområde til en reduceret pris. Det er i dag muligt at have flere beboerlicenser tilknyttet samme adresse (husstand), dog kan der maksimalt udstedes én beboerlicens pr. voksen pr. adresse.

Antallet af licenser under den nuværende ordning er således teoretisk begrænset til antal borgere over 18 år med adresse i betalingsområdet. Det samme er tilfældet i de tidsbegrænsede zoner.

I april 2023 var der udstedt to beboerlicenser til 3.360 adresser. Derudover var der ca. 100 adresser med flere end to licenser. Til sammenligning var der 40.700 adresser, hvortil der kun var udstedt én beboerlicens.

Med dette notat foreligger nu i endelig udgave juridisk afklaring fra forvaltningens advokaten, hvori der redegøres for de muligheder, for at ændre reglerne for udstedelse af beboerlicenser, der er vurderet lovlige. Desuden indgår enkelte eksempler på internationale erfaringer med den type begrænsninger.

Juridiske forhold

Hovedkonklusionen er, at det helt generelt ligger inden for lovgivningens rammer at begrænse antallet af udstedte licenser. Det kan dog ikke umiddelbart anbefales at forsøge at begrænse antallet af licenser i forhold til husstande. Det vil derimod sandsynligvis være i tråd med vejloven at begrænse antallet af udstedte licenser indenfor et geografisk område.

Af advokatens redegørelse fremgår:

"kommunens afgørelser om udstedelse af beboerlicenser må karakteriseres som "masseforvaltning". Der er således tale om et stort antal ensartede afgørelser, hvor hensynet til en enkel og effektiv sagsbehandling må siges at være tungtvejende for kommunen. Kommunen kan derfor fastsætte generelle retningslinjer".

16-05-2023

Sagsnummer i F2
2023 - 6859

Dokumentnummer i F2
84829

Sagsnummer i eDoc
2023-0155681

Bygge-, Parkerings- og Miljømyndighed

Islands Brygge 37
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Advokatens argument for ikke at kunne anbefale en hustandsrelateret ordning, lyder:

“at en de facto fordeling af køretøjer med parkeringslicens mellem husstandene i kommunen ikke vurderes at være et hensyn, som er omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen”.

Forvaltningen forstår med dette, at hvis kommunen vil forsøge at begrænse antallet af licenser, så bør det foregå via en geografisk begrænsning.

Administrative forhold

Hvis man politisk ønsker at indføre en ordning med begrænsning af antal til enhver tid udstedte licenser indenfor et geografisk område, kan det være oplagt at tage udgangspunkt i de eksisterende beboerlicenzoner. Fx ville man - mhp. at mindske trængslen - kunne tage udgangspunkt i parkeringspresset i den enkelte zone og sætte et loft over mængde af licenser, der er stor i forhold til belægningsgraden. Alternativt vil man kunne tage udgangspunkt i antallet af parkeringspladser i zonerne.

Dette vil i tillæg adressere ofte fremførte bemærkninger fra borgere, politikere og presse vedr. det københavnske beboerlicenssystem, som går på, at der i et flertal af zonerne udstedes flere licenser, end der er tilgængelige offentlige p-pladser. Antallet af offentlige p-pladser kunne således være et relevant og forståeligt pejlemærke og helt konkret føre til udstedelse af ca. 2.000 færre licenser ved fuld implementering.

Advokaten anbefaler i notatet endvidere:

“at kommunen i den forbindelse er særlig opmærksom på hensynet til borgere med eksisterende beboerlicenser, der kan have en berettiget forventning om, at licenserne bevares, i hvert fald i en rimelig overgangsperiode. En eventuel ventelisteordning vil, vurderes det, være i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet.”

Da køb og salg af bil hører til husstandenes større langsigtede beslutninger, skal man være opmærksom på, at en omlægning af licensordningen forventes at have en samfundsmæssig påvirkning, og det vurderes at være hensigtsmæssigt med en relativt lang implementeringsfase, hvor der ved løbende frafald (opsigelse eller manglende forlængelse) ikke udstedes nye licenser, men hvor borgerne kan blive skrevet på en venteliste til en licens. Længden af implementeringsfasen vil i et sådan tilfælde være afhængig af, i hvilket tempo borgerne afmelder deres licenser.

Det bemærkes, at utilsigtede konsekvenser af en sådan ordning kan blive, at udvalgte husstande vil have flere licenser, mens andre står på venteliste til én. Desuden at nogle bilejere kan have tendens til unødigt længe at holde på en licens til en fossildrevet bil for, at de ikke skal ryge bag i køen. Sådanne risici bør undersøges nærmere i forbindelse med udarbejdelse af et egentligt administrationsgrundlag for ordningen.

Ordning i Amsterdam

Amsterdam har indført en beboerlicenslicensordning, som er en kombination af flere forskellige typer begrænsninger.

Først og fremmest skal beboerne stå på venteliste - pt. ca. seks til tolv måneder - før de kan opnå licens. Hver sjette måned indskrænkes det samlede antal licenser i byen, så det gradvis bliver mindre.

Der kan desuden udstedes max to licenser pr. adresse. Hvis man til sammenligning overfører bilejerskabsdata fra København, må det antages, at dette kun har betydning for ganske få bilejere/familier.

Endelig skal køretøjet leve op til visse miljøstandarder, før det kan tildeles licens, og beboerne skal skrive under på, at de ikke har adgang til anden form for (privat) parkering i forbindelse med adressen.

Prisen for licenserne svarer nogenlunde til de københavnske. Hvis man flytter til en anden zone i byen, kan man overflytte sin allerede erhvervede licens til denne - dog evt. til et andet prisniveau. Det har så negativ effekt for dem, som står på venteliste det pågældende sted.

Videre proces

Eftersom den juridiske afklaring har vist, at den juridisk mulige model, for at begrænse antallet af beboerlicenser, afviger væsentligt fra den oprindelige politiske bestilling, udarbejder forvaltningen ikke et budgetnotat til forhandlingerne om Budget 24, medmindre Teknik- og Miljøudvalget henviser initiativet til Budget 24 eller et parti bestiller et budgetnotat på den mulige løsning.

Lena Kongsbach

Vicedirektør

Bilag 1 HORTEN Notat om beboerparkeringslicenser

Bilag 2 Budgetnotat Budget 2023 TM192 Afdækning af muligheder for at begrænse antal beboerlicenser

NOTAT OM BEBOERPARKERINGSLICENSER

1. INDLEDNING OG OPDRAG

Københavns Kommune har bedt Horten om en juridisk vurdering af, om det vil være muligt på nærmere beskrevne måder at begrænse antallet af beboerparkeringslicenser.

Kommunens nuværende beboerlicensordning er baseret på, at beboere med adresse i Københavns Kommune kan søge om en beboerparkeringslicens. Licensen er en dispensation fra den generelle betalingsordning, og giver beboere i betalingsområdet mulighed for at parkere til reduceret pris i et afgrænset område omkring deres bopæl inden for en bestemt betalingszone. For beboere i områder med tidsbegrænset parkering fritager licensen fra tidsbegrænsningen, så det er muligt at parkere i området hele døgnet.

På nuværende tidspunkt er ordningen indrettet sådan, at man skal være registreret som bruger eller ejer af køretøjet for at søge om beboerlicens. Licensen er bundet til det registreringsnummer, der ansøges om licens til, og der foretages i den forbindelse et automatisk træk fra motorregistret med henblik på at sikre, at informationerne er korrekte.

Der kan kun udstedes én beboerlicens pr. beboer over 18 år med bopæl på adressen, og det er derfor kun muligt med flere beboerlicenser, hvis der er tilmeldt flere personer over 18 år på adressen. På nuværende tidspunkt kan der godt udstedes flere beboerlicenser til flere personer over 18 år på samme adresse.

Der kan herudover søges om beboerlicenser til firmabiler og lejede/leasede køretøjer efter nærmere fastsatte retningslinjer.

Nulemissionskøretøjer er generelt fritaget for betaling ved parkering i gadeplan på offentlige parkeringspladser. Ejerne kan købe en licens, hvis de vil have adgang til underjordiske parkeringsanlæg.

Københavns Kommune er ved afdække mulighederne for at ændre den nuværende beboerlicensordning og har i den forbindelse bedt Horten vurdere, om der kan sættes et loft

over antallet af licenser, så det ikke er alle registrerede bilejere med bopæl i et område med beboerlicensordning, der kan opnå licens.

I den forbindelse har Københavns Kommune bedt Horten vurdere, hvorvidt antallet af licenser kan begrænses til én pr. husstand, herunder også gældende for flerfamiliehuse, kollektiver mv. – eventuelt i kombination med et loft over antal licenser. Kommunen har desuden bedt Horten vurdere, om antallet af licenser kan begrænses til et fast antal (uafhængigt af antallet af husstande og bilejende beboere) inden for et givent område, fx til 10.000 licenser på Indre Østerbro.

I afsnit 3 redegøres for de retlige rammer for vurderingen. Afsnit 4 indeholder vores vurdering af de foreslåede ordninger, mens vi i afsnit 5 giver en anbefaling vedrørende implementering af en mulig, ændret administrativ praksis. Lige nedenfor i afsnit 2 følger en sammenfatning.

2. SAMMENFATNING

Parkeringsbekendtgørelsens § 8 giver kommunen som vejmyndighed mulighed for at udstede beboerlicenser og for at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelsen. Kommunen er i den forbindelse overladt et *betydeligt skøn*. Da parkeringsbekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 90, stk. 4, skal kommunen administrere bekendtgørelsen i overensstemmelse med de formål, som sagligt kan varetages efter vejloven.

Kommunens afgørelser om udstedelse af beboerlicenser må karakteriseres som "masseforvaltning". Der er således tale om et stort antal ensartede afgørelser, hvor hensynet til en enkel og effektiv sagsbehandling må siges at være tungtvejende for kommunen. Kommunen kan derfor fastsætte generelle retningslinjer.

Det er vores overordnede vurdering, at kommunen efter omstændighederne har mulighed for at indføre en ordning med et loft over antallet af beboerlicenser. Vi lægger i den forbindelse navnlig vægt på, at det efter parkeringsbekendtgørelsens § 8 er frivilligt for kommunen at udstede beboerlicenser. Ud fra en betragtning om "det mindre i det mere" må det således være muligt for kommunen at indføre en ordning, der ud fra saglige kriterier begrænser antallet af beboerlicenser.

For så vidt angår en ordning, der går ud på at begrænse antallet af beboerlicenser til et maksimalt antal pr. betalingszone, er det vores vurdering, at der formentlig lovligt vil kunne indføres en ordning, hvor der på baggrund af en konkret vurdering af navnlig trafikbelastningen i den enkelte betalingszone, fastsættes et loft over antallet af beboerlicenser pr. betalingszone.

For så vidt angår en ordning, der går ud på at begrænse antallet af beboerlicenser til én pr. husstand, er det vores vurdering, der formentlig ikke lovligt vil kunne indføres en sådan ordning. Vi lægger således afgørende vægt på, at en de facto fordeling af køretøjer med parkeringslicens mellem husstandene i kommunen ikke vurderes at være et hensyn, som er omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen. Vi lægger desuden vægt på, at ordningen vil kunne medføre en betydelig økonomisk skævvridning, ligesom ordningen kan medføre usaglig forskelsbehandling, idet borgere, der har valgt at bo sammen, reelt stilles

dårligere i relation til muligheden for at få en beboerlicens, end borgere, der har valgt at bo alene. Risikoen for usaglig forskelsbehandling vurderes også at kunne opstå mellem flere beboere i en husstand, hvor én – men ikke andre – vil kunne få beboerlicens.

Hvis kommunen vælger at indføre en ordning, der begrænser de beboerlicenser, der kan udstedes inden for et geografisk område til et maksimalt antal, skal det vurderes, hvordan en sådan ordning nærmere vil kunne implementeres. Vi anbefaler, at kommunen i den forbindelse er særlig opmærksom på hensynet til borgere med eksisterende beboerlicenser, der kan have en berettiget forventning om, at licenserne bevares, i hvert fald i en rimelig overgangsperiode. En eventuel ventelisteordning vil, vurderes det, være i overensstemmelse med ligebehandlingsprincippet. Men den nærmere tilrettelæggelse af en sådan ordning skal overvejes, herunder med henblik på eventuel mulighed for at få fornyet en beboerlicens.

3. DET RETLIGE GRUNDLAG

3.1 Vejlovens § 90

Vejlovens § 90 indeholder bestemmelser, der gør det muligt for vejmyndigheden at etablere betalingsparkeringsordninger på offentlige veje. Betaling for parkering kan efter bestemmelsen opkræves med to forskellige begrundelser, jf. henholdsvis bestemmelsens stk. 1 og 2, der har følgende ordlyd:

"§ 90. Vejmyndigheden kan kræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser og -anlæg for motorkøretøjer til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af sådanne pladser og anlæg samt til tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan med politiets samtykke bestemme, at der på parkeringspladser, parkeringsanlæg eller andre arealer på offentlige veje, hvor der ønskes en begrænsning af adgangen til at parkere motorkøretøjer, opkræves en betaling for parkering, der kan sættes i forhold til det tidsrum, motorkøretøjerne holder parkeret."

Stk. 1 giver mulighed for vejmyndigheden til at opkræve betaling for benyttelse af særligt indrettede offentlige parkeringspladser- og anlæg. Sådanne parkeringspladser indrettes typisk i forbindelse med parkering ved større indkøbscentre, idrætsanlæg, seværdigheder mv., hvor formålet er at sikre rimelige parkeringsfaciliteter for de trafikanter, der har et særligt ærinde til den pågældende, trafikskabende lokalitet. Betalingen tjener efter stk. 1 ikke primært et færdselsregulerende formål. Betalingen må kun dække udgifterne ved indretningen og driften af parkeringspladsen/parkeringsanlægget samt tilsyn med de parkerede motorkøretøjer.¹

Efter stk. 2 har vejmyndigheden mulighed for – med politiets samtykke – at indføre betalingsparkering på offentlige veje med henblik på at begrænse parkering på bestemte ste-

¹ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

der i kommunen og anvendes typisk i bytætte og trafikerede områder. En parkeringsordning efter denne bestemmelse kan anvendes både ved offentlige parkeringspladser- og anlæg og ved parkering langs kantstenen (fx i parkeringszoner). Betalingen skal i tilfælde, der er omfattet af stk. 2, være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål.

Bestemmelsen indeholder ikke regler om størrelsen af betalingen for parkering, ligesom der i øvrigt ikke i bestemmelsen er fastsat nærmere betingelser for opkrævningen af betalingen. Det afgørende er, at betalingsordningen har til formål at regulere trafikken, samt at ordningen er sagligt begrundet.² Vejdirektoratet har således i vejledningen til vejloven³ udtalt, at vejmyndigheden principielt kan fastsætte betalingen efter stk. 2 til det beløb, som efter vejmyndighedens vurdering er nødvendigt for at opnå den ønskede virkning på færdselsadfærden, jf. vejledningens side 74. Forskellen på en parkeringsordning efter stk. 1 og stk. 2 vedrører ikke typen af parkeringspladsen, men *formålet* med betalingen for parkeringen det pågældende sted.

Vejlovens § 90, stk. 1 og 2, viderefører den tidligere vejlovs § 107⁴. Tidligere praksis må derfor fortsat anses for relevant med hensyn til anvendelsesområdet for § 90, stk. 2. Det følger heraf, at bestemmelsen også kan udnyttes til at skabe bedre muligheder for særlige grupper af borgere/trafikanter, fx ved udstedelse af beboerlicenser, hvor beboere i området skal betale mindre end den almindelige pris for parkering i området.

Vejdirektoratet har i forhold til den tidligere vejlovs § 107, stk. 2, antaget, at bestemmelsen kan benyttes til at etablere ordninger, der er mere favorable for nogle grupper, hvis det er begrundet i saglige hensyn, hvilket fx er anset for tilfældet i forhold til beboerlicenser, jf. fx Vejdirektoratets afgørelse af 26. april 2011. I tråd hermed har Indenrigs- og Sundhedsstyrelsen i en afgørelse af 3. august 2010 lagt til grund, at rabatordninger for beboere og visse erhvervsdrivende i området ikke stred imod den tidligere vejlovs § 107, stk. 2.

I lyset af det overordnede krav om, at parkeringsbetaling efter § 90, stk. 2, skal være trafikalt begrundet og have et trafikadfærdsregulerende formål, må den ovenfor nævnte praksis om forskellige rabatordninger formentlig forstås ud fra et ræsonnement om, at det er sagligt at give rabat til køretøjer, som – alt andet lige – er nødt til at parkere i området, (næsten) uanset hvad det koster. Betalingsparkering som "virkemiddel" i forhold til trafikadfærd må nemlig antages at fungere sådan, at hvis det koster noget at parkere i et område, så vil i hvert fald nogle bilister søge andre steder hen og parkere eller parkere i kortere tid. Men denne virkning kan ikke (eller kun i begrænset omfang) forventes at slå igennem i forhold til biler tilhørende beboere og erhvervsdrivende i området.

² Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

³ Vejledning i lov nr. 1520 af 27. december 2014, som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015

⁴ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

3.1.1 Vejlovens § 90, stk. 4

Vejlovens § 90, stk. 4, indeholder hjemmel til, at Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at vejmyndigheden kan differentiere betalingen i de forskellige betalingsparkeringsordninger efter § 90, stk. 1 og 2.

Bestemmelsen har følgende ordlyd:

"Stk. 4. Transportministeren kan fastsætte nærmere regler om, at vejmyndighederne kan differentiere betalingen efter stk. 1 og 2 i forhold til formålet med parkeringen og varetagelse af miljøhensyn og andre hensyn, der kan varetages efter denne lov."

Mulighed for at fastsætte nærmere regler om differentiering af betalingen er belyst i lovforslaget til vejloven (L20/2014), hvoraf følgende fremgår:

"Transportministeren får hermed en hjemmel til at fastsætte nærmere regler for, hvordan vejmyndighederne kan differentiere betaling for parkering efter de hensyn, som vejmyndighederne kan varetage efter denne lov. Vejmyndighederne kan efter denne bestemmelse, når transportministeren har fastsat nærmere regler, f.eks. differentiere betalingen efter køretøjets miljøbelastning, tilgodese delebil-ordninger mv. På samme måde kan der differentieres alt efter tilknytning til området, f.eks. ved beboerlicenser."⁵ (vores understregning)

Der er således med vejlovens § 90, stk. 4, givet mulighed for, at Transportministeren kan udstede regler om, at vejmyndigheden kan tilbyde en særlig parkeringslicens, hvilket er sket ved udstedelse af bekendtgørelse nr. 1231 af 4. november 2015 om parkering på offentlige veje med ændringsbekendtgørelse nr. 23 af 5. februar 2019 samt nr. 1413 af 13. december 2019 ("parkeringsbekendtgørelsen").

Af transportministerens svar på spørgsmål nr. 7 til lovforslaget til vejloven⁶ fremgår også følgende om bestemmelsen:

"Forslaget til en ny vejlov giver kommunerne muligheden for at differentiere betalingen for parkering. Kommunerne må dog kun differentiere, hvis det ligger inden for hensynene i forslaget, hvor især fremkommeligheds- og miljømæssige hensyn vejer tungt.

Det er bl.a. derfor, det fremgår direkte af bemærkningerne til § 90, stk. 4, at der vil blive mulighed for at tilgodese visse køretøjer efter f.eks. trafikale hensyn, køretøjets miljøbelastning eller tilknytning til området mv.

Det er klart, at hensynet til miljøet gør det oplagt at tilgodese elbiler, der uomtvisteligt er miljøvenlige. Men der også mulighed for at tilgodese andre typer af biler eller lægge vægt på andre hensyn. Eksempelvis vil kom-

⁵ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, de specielle bemærkninger til § 90

⁶ Forslag til lov om offentlige veje, LFF 2014 20, svar på spørgsmål nr. 7

munerne kunne tilgodese delebilsordninger, hvis de vurderer, at ordningerne forbedrer fremkommeligheden – også hvis der ikke er tale om elbiler.

Forslaget medfører med andre ord ikke, at kommunerne skal favorisere en bestemt type bil. Det vil være op til kommunerne at vurdere, om de ønsker en sådan favorisering. Det vigtige for mig er, at forslaget giver kommunerne muligheden for at forbedre fremkommeligheden og skabe incitament til, at der i fremtiden købes flere miljøvenlige biler." (vores understregning)

Det kan udledes heraf, at det har været hensigten med bestemmelsen at give kommunerne mulighed for selv at træffe beslutning om differentiering af betaling for parkering.

3.1.2 *Parkeringsbekendtgørelsen*

Parkeringsbekendtgørelsen indeholder overordnet nærmere regler for, hvornår og hvordan vejmyndigheden kan opkræve betaling for parkering på offentlige veje, jf. formålsbestemmelsen i § 1.

Parkeringsbekendtgørelsen indeholder derudover en generel hjemmel for kommunerne til at udstede beboerlicenser, jf. bekendtgørelsens § 8, der har følgende ordlyd:

"Vejmyndigheden kan til den, der er registret med adresse i folkeregistret, mod betaling udstede en beboerlicens, som giver modtageren af licensen ret til at parkere i et af vejmyndigheden nærmere afgrænset område nær modtagerens bopæl.

Stk. 2. Vejmyndigheden kan stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicens efter stk. 1."

Bestemmelsen indeholder således i stk. 1 en generel bemyndigelse for kommunerne til at udstede beboerlicenser. Det er ikke nærmere fastsat i hvilke tilfælde en sådan beboerlicens kan udstedes, og kommunerne må derfor siges at have et betydeligt skøn i forhold til at fastlægge de nærmere retningslinjer herfor, jf. nærmere om skøn i afsnit 3.2.2. Dette er formentlig også grunden til, at det i bestemmelsens stk. 2 udtrykkeligt er nævnt, at kommunerne har mulighed for at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser.

Der ses ikke at være relevant praksis fra Vejdirektoratet vedrørende kommunernes anvendelse af bekendtgørelsens § 8.

3.2 **Forvaltningsretlige regler og principper**

3.2.1 *Legalitetsprincippet*

Det følger af legalitetsprincippet, at kommunen skal have hjemmel til alle sine dispositioner. Denne hjemmel kan fx findes i den skrevne lovgivning, herunder love og bekendtgørelser.

For så vidt angår udstedelse af bekendtgørelser vil der typisk i en lov være indsat en bemyndigelse til ministeren til at udstede nærmere regler for det område, som loven vedrører, selvom loven i øvrigt administreres af en af ministeren uafhængig myndighed, fx kommunen. I et sådant tilfælde fungerer lovens bemyndigelsesbestemmelser som hjemmel for den styring, der finder sted fra centralt hold.⁷

Af relevans for nærværende notat betyder dette, at parkeringsbekendtgørelsen skal varetage samme hensyn, som den lov, dvs. vejloven, bekendtgørelsen er udstedt i medfør af. Det betyder endvidere, at kommunen skal administrere parkeringsbekendtgørelsen i overensstemmelse med formålene i vejloven.

3.2.2 *Overordnet om rammerne for det forvaltningsretlige skøn*

Det forvaltningsretlige skøn dækker over de tilfælde, hvor kommunen, her den kommunale vejmyndighed (herefter "Vejmyndigheden") skal træffe afgørelse ud fra en lovbestemmelse, hvor det ikke fuldt ud er fastlagt, hvilke hensyn eller præmisser, der skal lægges til grund for Vejmyndighedens afgørelse. Der kan også være tale om tilfælde, hvor afgørelsens indhold/retsvirkning ikke er præcist beskrevet i lovbestemmelsen. I sådanne tilfælde siges Vejmyndigheden at være overladt et skøn.⁸

Som eksempel kan nævnes en lovbestemmelse som angiver, at Vejmyndigheden "kan" træffe en mere eller mindre præcist beskrevet afgørelse. Vejmyndigheden har i sådanne tilfælde en vis grad af valgfrihed i forhold til, hvilke hensyn eller præmisser, der skal lægges til grund for afgørelsen.

Når Vejmyndigheden træffer skønsmæssige afgørelser, er Vejmyndigheden underlagt en række forvaltningsretlige grundsætninger, som begrænser skønssudøvelsen, jf. nærmere i afsnit 3.2.3 – 3.2.5.

3.2.3 *Grundsætningen om saglig forvaltning*

I forbindelsen med skønssudøvelsen skal Vejmyndigheden overholde grundsætningen om saglig forvaltning. Det betyder, at Vejmyndighedens skønsmæssige afgørelser – set ud fra lovens formål, herunder lovens formålsbestemmelser, lovens øvrige bestemmelser, arbejderne og specialitetsprincipperne – skal være båret af sagligt vedkommende hensyn eller præmisser. I den forbindelse er der både en pligt til positivt at inddrage saglige hensyn og en pligt til ikke at inddrage usaglige hensyn.⁹

Specialitetsprincipperne kan være et udgangspunkt ved vurderingen af, om et hensyn er sagligt eller usagligt. *Det organisatoriske specialitetsprincip* indebærer, at Vejmyndigheden ikke kan varetage hensyn, som det ifølge loven tilkommer en anden forvaltningsmyndighed at varetage. *Det materielle specialitetsprincip* omhandler hjemmelsgrundlaget og sonderer mellem de hensyn, som kan varetages af samme forvaltningsmyndighed i medfør af forskellige bemyndigelsesbestemmelser. Det betyder, at Vejmyndigheden ikke kan lægge vægt på hensyn, som skal varetages efter en anden lovgivning end den lovgivning,

⁷ Søren Højgaard Mørup m.fl.: Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 27

⁸ Søren Højgaard Mørup m.fl.: Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 213

⁹ Søren Højgaard Mørup m.fl.: Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 222f

som ligger til grund for afgørelsen.¹⁰ Vejmyndigheden skal på den måde holde sig inden for formålene med de love, som Vejmyndigheden administrerer efter.

3.2.4 *Lighedsprincippet*

Når Vejmyndigheden træffer afgørelser, herunder skønsmæssige afgørelser, skal lighedsprincippet overholdes. Lighedsprincippet som forvaltningsretlig grundsætning indebærer grundlæggende, at *væsentligt lige forhold skal behandles lige*.

Lighedsprincippet har nær sammenhæng med kravet om, at Vejmyndighedens afgørelser skal være båret af saglige hensyn og præmisser. Udover, at der efter grundsætningen om saglig forvaltning stilles krav om, at en afgørelse isoleret set skal kunne begrundes sagligt, stilles der således også efter lighedsgrundsætningen krav om, at en forskelsbehandling af personer i den samme situation skal kunne begrundes sagligt.¹¹

3.2.5 *Pligtmæssigt skøn (forbud mod skøn under regel)*

Grundsætningen om pligtmæssigt skøn indebærer, at Vejmyndigheden som udgangspunkt har pligt til at træffe afgørelse efter en konkret og individuel vurdering i de tilfælde, hvor Vejmyndigheden er overladt et skøn. Der gælder således om udgangspunkt et forbud mod at sætte "skøn under regel" ved at opstille interne regler, som afskærer eller begrænser skønnet.

Der kan dog efter omstændighederne være et særligt behov for at opstille interne regler, fx hvor Vejmyndigheden træffer afgørelse i et stort antal enkeltsager ("masseforvaltning").

I hvilket omfang og på hvilke områder, der er tale om et pligtmæssigt skøn, beror på fortolkning. Der gælder dog en *formodning imod*, at skønnet helt kan afskæres, og formentlig også imod egentlige begrænsninger af skønnet. På områder, hvor administrative hensyn, behovet for forudsigelighed og lighedsbetragtninger er særligt tungtvejende, eller hvor der ellers er fortolkningsmæssige holdepunkter for en begrænsning af skønnet, gælder formodningen imod afskæring eller begrænsning af skønnet ikke.¹²

De synspunkter, som – udover fortolkningsbidrag til loven – må tages i betragtning ved vurderingen af, om der lovligt kan opstilles begrænsnings- og afskæringsregler er således blandt andet, hvor stort et behov der er for sådanne regler for at sikre en ensartet og forudsigelig behandling af borgerne (ligheds- og forventningshensyn). Disse hensyn taler generelt for, at Vejmyndigheden opstiller klare og faste regler. Derudover kan praktiske hensyn tale for sådanne regler. Det skyldes blandt andet, at det er lettere at administrere efter regler end at udøve konkrete skøn, hvilket særligt kan få betydning, hvor der skal afgøres et meget stort antal ensartede sager.¹³

¹⁰ Søren Højgaard Mørup m.fl.: Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 236f

¹¹ Søren Højgaard Mørup m.fl.: Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 250

¹² Søren Højgaard Mørup m.fl.: Forvaltningsret, Almindelige emner, 7. udgave (2022), side 269f.

¹³ Niels Fenger: Forvaltningsret, 1. udgave, 2018, side 367

Når Vejmyndigheden opstiller sådanne afskærings- eller begrænsningsregler, skal disse under alle omstændigheder være båret af saglige hensyn, jf. også ovenfor.

4. VURDERING

4.1 Muligheden for generelt at indføre en begrænsningsregel (loft over antal beboerlicenser)

Vejlovens § 90, stk. 2, giver kommunen mulighed for at etablere betalingsparkeringsordninger på offentlige veje, med henblik på at begrænse adgangen til parkering. En betalingsparkeringsordning efter denne bestemmelse skal være trafikalt begrundet og varetage et trafikadfærdsregulerende formål. Overordnet skal betalingsordninger med hjemmel i bestemmelsen således varetage trafikale eller færdselsmæssige hensyn.

Parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, giver kommunen mulighed for at udstede beboerlicenser. Endvidere giver parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, kommunen mulighed for at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser. Da parkeringsbekendtgørelsen er udstedt i medfør af vejlovens § 90, stk. 4, skal kommunen administrere bekendtgørelsen i overensstemmelse med de formål, som kan varetages efter vejloven.

Kommunens udstedelse af beboerlicenser efter parkeringsbekendtgørelsens § 8 udgør en forvaltningsretlig afgørelse, da der er tale om en dispensation fra den generelle betalingsordning. Som tidligere nævnt fastsætter bestemmelsen ikke nærmere, i hvilke tilfælde beboerlicenser kan udstedes. Kommunen må derfor siges at være overladt et *betydeligt skøn* i forhold til at stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser.

Det er vores vurdering, at kommunens afgørelser om udstedelse af beboerlicenser må karakteriseres som "masseforvaltning". Der er således tale om et stort antal ensartede afgørelser, hvor hensynet til en enkel og effektiv sagsbehandling må siges at være tungtvejende for kommunen. Derudover er der et behov for at sikre en forudsigelig behandling af kommunens borgere.

Det er på den baggrund vores vurdering, at kommunen efter omstændighederne har mulighed for at fastsætte generelle interne regler for udstedelsen af beboerlicenser, som således i et vist omfang begrænser skønnet. Den begrænsningsregel, som indføres af kommunen, skal isoleret set varetage saglige hensyn, som kan varetages efter vejloven og parkeringsbekendtgørelsen, ligesom begrænsningsreglen ikke må varetage hensyn, som falder uden for vejloven og parkeringsbekendtgørelsen.

Det er i forlængelse heraf også vores vurdering, at kommunen efter omstændighederne har mulighed for *generelt* at indføre en ordning, der indebærer et loft over antallet af beboerlicenser. Vi lægger i den forbindelse navnlig vægt på, at kommunen ikke efter parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 1, er forpligtet til at udstede beboerlicenser, men at det derimod er frivilligt for kommunen. I og med, at det er frivilligt for kommunen, må det ud fra en betragtning om "det mindre i det mere" være lovligt for kommunen at indføre en ordning, der efter saglige kriterier begrænser antallet af beboerlicenser. Vores vurdering

understøttes af, at det fremgår direkte af parkeringsbekendtgørelsens § 8, stk. 2, at kommunen kan stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser. En sådan begrænsende ordning skal – udover at varetage hensyn omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen – være i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige regler og principper, herunder grundsætningen om saglig forvaltning og lighedsprincippet. Vores vurdering af de to ordninger, som kommunen har spurgt om, fremgår nedenfor i afsnit 4.2.1 og 4.2.2.

4.2 **Vurdering af de to ordninger**

4.2.1 *Begrænsning af antallet af beboerlicenser inden for et geografisk afgrænset område*

Kommunen ønsker en vurdering af, om antallet af beboerlicenser kan begrænses til et fast antal (uafhængigt af antallet af husstande og bilejende beboere) inden for et givent område, fx til 10.000 licenser på Indre Østerbro.

Den foreslåede ordning vurderes at varetage hensynet til at begrænse den trafikale belastning i området og hensynet til at sikre det nødvendige antal offentlige parkeringspladser i området. Sådanne hensyn er trafikale hensyn og kan således sagligt varetages efter vejloven og parkeringsbekendtgørelsen.

Det er på den baggrund vores vurdering, at der formentlig lovligt vil kunne indføres en ordning, hvor der på baggrund af en konkret vurdering fastsætter et loft over antallet af beboerlicenser pr. betalingszone. Loftet vil således skulle fastsættes ud fra en konkret vurdering af trafikbelastningen i den enkelte betalingszone, herunder antallet af beboere i den enkelte betalingszone sammenholdt med antallet af offentlige parkeringspladser.

Det er i den forbindelse vores vurdering, at der ikke sagligt vil kunne indføres et generelt loft med en begrænsning på *det samme antal* beboerlicenser i alle betalingszoner, da der afhængigt af området med overvejende sandsynlighed vil være forskel på den trafikale belastning, parkeringsbehovet mv.

4.2.2 *Begrænsning af antallet af beboerlicenser til én pr. husstand*

Kommunen ønsker endvidere en vurdering af, om antallet af beboerlicenser kan begrænses til én pr. husstand, herunder også gældende for flerfamiliehuse, kollektiver mv. Det vil sige, at der kun kan udstedes én beboerlicens pr. husstand, uanset antallet af beboere i husstanden og uanset antallet af køretøjer, som beboerne har registreringsnummer til. Kommunen ønsker i den forbindelse en vurdering af, om en sådan begrænsning eventuelt vil kunne indføres i kombination med et loft over antallet af licenser.

Den foreslåede ordning indebærer, at den enkelte borgers mulighed for at opnå en beboerlicens afhænger af, hvordan den pågældende borger har valgt at indrette sit privatliv med hensyn til at bo alene eller sammen med andre (over 18 år). Det forhold, at der på samme bopæl er registreret flere ejere eller brugere af køretøjer, vil således føre til, at en eller flere af disse personer ikke vil kunne opnå en beboerlicens.

En sådan ordning vurderes ikke *overvejende* at varetage trafikale hensyn (fx trafikadfærdsregulerende eller trængselsreducerende hensyn), men derimod i høj grad også et hensyn til at sikre en ligelig fordeling af køretøjer mellem husstande (uanset beboersammensætning), således, at den enkelte husstand ved ordningen får incitament til ikke at have mere end ét køretøj (uanset beboernes mulige transportbehov). Selvom der muligvis kan argumenteres for en vis retfærdighed i en sådan ordning, ligger hensynet til at fordele køretøjer mellem husstande ikke inden for de hensyn, der lovligt kan varetages efter vejlovgivningen.

Det ovenfor anførte gælder uanset, at ordningen formentlig vil medføre et lavere antal beboerlicenser og dermed umiddelbart vil være egnet til at opnå kommunens målsætning om at nedbringe antallet af køretøjer i kommunen.

Ordningen vil imidlertid i høj grad også have en indgribende virkning på forhold, som det umiddelbart ligger uden for Vejmyndighedens resort at regulere. Ordningen vil således samtidig regulere, hvordan borgere over 18 år skal have mulighed for at indrette sig med hensyn til boligformer. Selv om en sådan ordning vil tilsigte at varetage trafikale og færdsregulerende formål, så vil ordningen utvivlsomt have virkninger, der rækker langt ud over, hvad de vejlovmæssige hensyn umiddelbart synes at kunne bære. Dette vil således kunne være i strid med både legalitetsprincippet og det materielle specialitetsprincip.

Vejmyndigheden vil ved det forvaltningsmæssige skøn over, om ordningen lovligt kan indføres, skulle tage ovennævnte konsekvenser og hensyn i betragtning.

Derudover skal det tages i betragtning, at ordningen vil kunne medføre en betydelig økonomisk skævvridning, idet borgere, der – i mange tilfælde af økonomiske grunde – har valgt at bo flere sammen, vil rammes særligt hårdt af ordningen. Den beskrevne ordning vil især kunne få konsekvenser for personer i flerfamilieboliger, men også énfamilieboliger, hvor familierne som følge af de enkelte beboeres arbejde eller uddannelse har behov for at have mere end én bil, vil blive hårdt ramt. Det er således relevant at tage ordningens proportionalitet i betragtning (opvejer det mål, der ønskes opnået med ordningen, at ordningen også vil have de beskrevne, væsentlige ulemper for mange borgere).

Dertil kommer, at ordningen rejser ligebehandlingsmæssige spørgsmål, idet ordningen medfører, at borgere, der har valgt at bo sammen, reelt stilles dårligere i relation til muligheden for at få en beboerlicens, end borgere, der har valgt at bo alene. Det er umiddelbart svært at finde en saglig begrundelse for en sådan forskelsbehandling, jf. også det ovenfor anførte om hensyn, som det tilkommer Vejmyndighedens ressort at varetage.

Det vurderes endvidere, at der er en ligebehandlingsmæssig problemstilling i forholdet mellem flere samboende borgere over 18 år, hvoraf kun én – men ikke de øvrige samboende – vil kunne opnå beboerlicens. Det er vanskeligt at se, hvordan kommunen efter saglige kriterier skal kunne træffe afgørelse i tilfælde, hvor flere medlemmer af en husstand samtidig måtte ansøge om beboerlicens.

Det er på den baggrund vores vurdering, at der formentlig ikke lovligt vil kunne indføres en ordning, hvorefter kriteriet for at kunne opnå eller få afslag på beboerlicens skal være, at der kun må udstedes én beboerlicens pr. husstand. Vi lægger således afgørende vægt

på, at hensynet til en de facto fordeling af køretøjer med parkeringslicens mellem husstandene i kommunen ikke vurderes at være et hensyn, som er omfattet af vejloven og parkeringsbekendtgørelsen. Vi lægger endvidere vægt på, at ordningen vil kunne medføre en betydelig økonomisk skævvridning og dermed muligt være i strid med proportionalitetsprincippet, ligesom ordningen kan medføre usaglig forskelsbehandling, idet borgere, der har valgt at bo sammen, reelt stilles dårligere i relation til muligheden for at få en beboerlicens, end borgere, der har valgt at bo alene. Risikoen for usaglig forskelsbehandling vurderes også at kunne opstå mellem flere beboere i en husstand, hvor én – men ikke andre – vil kunne få beboerlicens.

Kommunen har i forlængelse af ovenstående supplerende spurgt, om det vil være et sagligt krav for udstedelse af beboerlicens, at borgere, som ønsker licens, skal være registreret som ejer/bruger af et køretøj. Krav herom vil være en skærpelse i forhold til den gældende ordning, hvorefter der efter det oplyste kan meddeles lige så mange licenser, som der er beboere over 18 år i husstanden, uanset om de pågældende har kørekort eller er registreret som ejere/brugere af et køretøj.

Vi vurderer, at et eventuelt krav om, at kun borgere med kørekort skal kunne opnå beboerlicens, må være sagligt. Vi lægger herved vægt på, at selv om man godt kan eje en bil uden at have kørekort, vil tildeling af beboerlicens til en person uden kørekort ikke have nogen trafikal- eller færdselsmæssig effekt.

Det vil derimod næppe være sagligt at begrænse beboerlicenser til *ejere* af køretøjer, allerede fordi mange mennesker i dag lejer eller leaser deres bil. Et krav om registrering som *enten ejer eller bruger* er næppe heller sagligt, om end mere tvivlsomt. For at et krav herom er sagligt kan anføres, at der ud fra færdselsmæssige og trafikale hensyn ikke er anledning til at tildele flere beboerlicenser til en husstand, end husstandens medlemmer har behov for, og at et "behov" kan dokumenteres ved, at man er registreret som ejer eller bruger af et køretøj. Imod saglighed taler til gengæld, at registrering som ejer eller bruger af et køretøj kan afhænge af privatretlige, herunder økonomiske forhold, hvorfor krav herom risikerer at ramme skævt og kunne anses for usaglig forskelsbehandling.

5. ANBEFALINGER VEDRØRENDE IMPLEMENTERING AF EN MULIG, ÆNDRET ORDNING FOR BEBOERLICENSER

Hvis kommunen beslutter at indføre en ny administrativ praksis for udstedelse af beboerlicenser, fx i form af et maksimalt antal beboerlicenser pr. område, er det vores anbefaling, at kommunen nøje overvejer den praktiske implementering af ordningen, herunder de nedenfor anførte forhold.

Hvis der skal indføres en ordning, der sætter et maksimum for antallet af beboerlicenser for et område i kommunen, vil kommunen skulle tage stilling til, efter hvilke kriterier, beboerlicenserne kan udstedes, da der forudsætningsvis ikke vil være nok til alle ansøgere.

Saglige kriterier (ikke udtømmende) for tildelingen vurderes blandt andet at kunne være:

- Bopæl i området og indehaver af registreringsattest til køretøjet (dvs. som hidtil)
- Anciennitet i kraft af en ventelisteordning, jf. nærmere herom nedenfor.
- Indehaver af kørekort

Kommunens nuværende ordning for beboerlicenser er baseret på, at en beboerlicens udstedes for et år ad gangen og derefter kan fornyes.

Kommunen bør derfor overveje, om der ved implementering af ordningen bør tages særligt hensyn til de borgere, der har indrettet sig på og erhvervet et køretøj i tillid til kommunens nuværende ordning, hvor borgeren er sikret én beboerlicens pr. beboer over 18 år med bopæl på adressen (med mulighed for årlig fornyelse). Disse borgere har, vurderes det, som udgangspunkt indrettet sig i tillid til at kunne få en årlig fornyelse af deres beboerlicens, da dette er systemet efter den nuværende ordning.

Selv om beboerlicensen skal fornyes årligt, vurderer vi, at der med den nuværende ordning kan være skabt en berettiget forventning herom hos borgerne. Den berettigede forventning vil dog ikke være evigtvarende, da kommunen utvivlsomt har ret til med et rimeligt varsel at ændre sin praksis. Hvad der vil anses for et "rimeligt varsel" beror navnlig på indgrebets virkning og intensitet i forhold til de pågældende borgere.

Et indgreb, som den beskrevne ordning, vurderes generelt at kunne have en væsentlig, intensiv og vidtrækkende betydning, herunder økonomisk betydning, for borgere, der har indrettet deres tilværelse (arbejdsliv, daglige transportbehov mm) i tillid til at kunne have et køretøj uden meget store parkeringsomkostninger. Dette taler for, at der indregnes et (meget) langt varsel eller overgangsperiode, som tilgodeser borgere med eksisterende beboerlicenser.

En overgangsordning, der i videst muligt omfang tager hensyn til borgere med eksisterende beboerlicenser, kunne fx bestå i, at den nuværende ordning for disse borgere fortsættes, indtil de flytter fra området eller afhænder deres køretøj uden samtidig at ansøge om licens til et nyt. Konsekvensen af en sådan overgangsordning vil være, at der i en – formentlig længere periode – fortsat vil være flere beboerlicenser i området, end det fastsatte loft. Over tid vil antallet imidlertid falde, og nye beboerlicenser vil kunne udstedes til ansøgere, der fx har skrevet sig op på en ventelisteordning.

Vi vurderer, at også en kortere overgangsordning efter omstændighederne vil kunne være lovlig (et rimeligt varsel). Der kunne fx sættes en frist på x antal år (efter kommunens skønsmæssige vurdering), hvor borgere med eksisterende licenser kan påregne at få disse fornyet, hvorefter borgerne må påregne at skulle skrive sig på venteliste på lige fod med de borgere, der ikke tidligere har haft beboerlicenser. Fristen (x antal år) må i givet fald vurderes nærmere – men den skal være så lang, at de pågældende skønnes at have rimelig tid til at indrette sig på den nye ordning, der – alt andet lige – kan betyde, at nogle borgere må opgive at have bil.

Med hensyn til en eventuel venteliste vil der utvivlsomt være en række praktiske forhold, der skal tages stilling til, og som det ligger uden for rammerne for dette notat at søge at opliste.

Ved tildeling af nye licenser efter ventelisteordningen skal det overvejes, hvor længe sådanne licenser skal kunne opretholdes. Skal licensen fx, som hidtil, fornyes årligt – og skal licensindehaverne i givet fald have adgang til fornyelse, dvs. med forrang for de ansøgere uden licens, der står på ventelisten? Skal der være en øvre grænse (antal år) for, hvor længe en licens i givet fald kan fornyes, fx med den virkning, at borgeren derefter må sidst på ventelisten for at få ny licens?

Det ligger uden for rammerne af dette notat at tage nærmere stilling til de forskellige muligheder her. Men de grundlæggende hensyn og principper, som kommunen vil skulle inddrage i tilrettelæggelsen af ordningen er de samme, som ovenfor beskrevet. Dog bemærkes, at hensynet til berettigede forventninger ikke vil have samme vægt i forhold til borgere, der først har opnået beboerlicens efter den nye ordning, såfremt kommunen ved ordningens indførelse har gjort det klart, at der ikke kan forventes forlængelse af en beboerlicens ud over x antal år (hvis dette er den ordning, der ønskes).

Det bemærkes, at en sådan overgangsordning og ventelisteordning efter vores vurdering som udgangspunkt vil være i overensstemmelse med lighedsprincippet. Nye ansøgere er således de facto i en anderledes situation end nuværende indehavere af beboerlicenser, idet nye ansøgere ikke har indrettet sig efter kommunens nuværende ordning. Derfor er der heller ikke noget til hinder for, at nye ansøgere bliver omfattet af ventelisten, mens nuværende indehavere af beboerlicenser omfattes af en rimelig overgangsperiode.

Horten, den 21. april 2023

Anne Sophie Kierkegaard Vilsbøll

TM192 Afdækning af muligheder for at begrænse antal beboerlicenser

Beboerlicens



Til dig der bor i betalingsområdet og ønsker en årlig beboerlicens.

Baggrund

Der er bestilt et budgetnotat på en juridisk afklaring af muligheden for at begrænse antallet af beboerlicenser til én beboerlicens pr. husstand samt mulighederne for at justere antallet af beboerlicenser til et bestemt, begrænset antal beboerlicenser. Ved sidstnævnte ønskes også afklaring af, om der kan indføres en venteliste, hvis der er flere beboere, der ønsker en beboerlicens, på samme vis, som det er tilfældet i Amsterdam.

Indhold

Beboerlicenser giver beboere i betalingsområdet mulighed for at parkere på offentlige parkeringspladser i deres nærområde til en reduceret pris. Det er i dag muligt at have flere beboerlicenser tilknyttet samme adresse (husstand), dog kan der maksimalt udstedes 1 beboerlicens pr. voksen pr. adresse. I marts 2022 var der udstedt to eller flere beboerlicenser til 3.550 adresser. Til sammenligning er der 43.015 adresser, hvortil der kun er udstedt én beboerlicens.

Dette budgetnotat omfatter midler til at udføre en juridisk afdækning af, hvordan det administrativt kan håndteres at begrænse antallet af de beboerlicenser, Københavns Kommune udsteder.

Kommuner kan, jf. Bekendtgørelse om parkering på offentlige veje, stille nærmere krav og vilkår i forbindelse med udstedelse af beboerlicenser, herunder begrænse antallet af beboerlicenser til en per husstand.

Som udgangspunkt defineres en husstand som bestående af en eller flere personer, der bor på samme adresse. Alle personer på adressen regnes med til husstanden uanset familieforhold.

Den juridiske afklaring omfatter en afdækning af, hvilke konsekvenser en begrænsning i antallet af licenser defineret efter husstand vil have på udstedelse af licenser til fx personer i boliger med flere husstande (flerfamiliehuse, kollektiver mv).

Den juridiske afdækning vil desuden undersøge, hvordan der inden for lovens rammer kan sættes et loft over antallet af licenser, der kan udstedes, samt hvilken administrativ praksis der kan indføres for at sikre ligebehandling i sagsbehandlingen i overensstemmelse med de almindelige forvaltningsretlige principper, hvis der er flere personer, der ønsker beboerlicens, end loftet tillader, fx en ventelisteordning. Forvaltningen vil indhente erfaringer fra blandt andet Amsterdam, Brighton og andre relevante byer.



Teknik- og Miljøudvalget vil få fremlagt en afrapportering af de juridiske muligheder og et forslag til en eller flere modeller for begrænsning af antal beboerlicenser senest i maj 2023. Eventuelle bestillinger på indførelse af en begrænsning i antallet af beboerlicenser kan indgå i forhandlingerne om Budget 2024.

Initiativet har ikke konsekvenser for antallet af træer, bil- eller cykelparkeringspladser.

Økonomi

Initiativet har estimerede serviceudgifter på 0,1 mio. kr. i 2023. Initiativet forventes færdigt og afrapporteret i maj 2023.

Tabel 1. Oversigt over aktiviteter på alle styringsområder

| Aktiviteter i forslaget (1.000 kr. - 2023 p/l) | Styrings- område | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | I alt |
|---|---------------------|------------|----------|----------|----------|------------|
| <i>Initiativ 1. Afdækning af muligheder for begrænsning af beboerlicenser</i> | | | | | | |
| - Juridisk kortlægning og udarbejdelse af administrativ praksis | Service | 125 | | | | 125 |
| Udgifter i alt | | 125 | 0 | 0 | 0 | 125 |

Risikovurdering

Den overordnede risikovurdering er, at initiativet vurderes at være ukompliceret, og der er ingen risici forbundet hermed.

Bevillingstekniske oplysninger

Tabel 2. Udgifter på alle styringsområder

| 1.000 kr. - 2023 p/l | Bevilling | 2023 | 2024 | 2025 | 2026 | I alt |
|---|----------------------|------------|----------|----------|----------|------------|
| <i>Serviceudgifter</i> | | | | | | |
| - Juridisk afdækning og administrativ praksis | 1000 - ordinær drift | 125 | | | | 125 |
| Serviceudgifter i alt | | 125 | 0 | 0 | 0 | 125 |

Øvrige tekniske oplysninger

Bydel

| Bydækkende | | | | | | X |
|------------|----------|------------------------|---------|-------------|--|---|
| Bispebjerg | Indre by | Vesterbro/Kgs. Enghave | Valby | Amager Øst | | |
| Nørrebro | Østerbro | Brønshøj/Husum | Vanløse | Amager Vest | | |

Høring

| Har budgetnotatet været i høring? | Ja | Nej |
|--------------------------------------|----|-----|
| Ejendomsfaglig høring i TEo/ByK/KEID | | X |
| IT-projekt (KIT) | | X |

Tidligere afsatte midler

Der er ikke tidligere givet midler til formålet.