ØKF Kontoret for Selskaber og Rettigheder (2389)
Økonomiforvaltningen

Til Jakob Næsager (C)

Politikersvar til Jakob Næsager (C) – vedr. Hortens vurdering af medlemsforslag om parkering i Ørestad og Nordhavn

I forbindelse med behandlingen af dagsordenspunkt 11 på mødet i Økonomiudvalget den 16. december 2025, Håndtering af to medlemsforslag om billigere parkering i Ørestad og Nordhavn, har Jakob Næsager ønsket Hortens vurdering af sagen tilsendt.

22-12-2025

Sagsnummer i F2
2025 - 27187

Dokumentnummer i F2
9759107

Sagsnummer eDoc
2025-0418169

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Økonomiforvaltningens svar

Hortens vurdering, som er modtaget på mail, fremsendes hermed til orientering.

ØKF Kontoret for Selskaber og Rettigheder (2389)

Til:
Fra: (anj@kk.dk)
Titel: Bidrag til svar på medlemsspørgsmål vedr. parkering (207678)
Sendt: 12/19/2025 3:35 PM
Bilag: image001.gif; Dom (sambehandling) 186824.pdf;

Fra: Rikke Søgaard Berth <rsb@horten.dk>
Sendt: 10. september 2025 17:43
Til: Allan Nicolas Jørgensen <anj@kk.dk>
Cc: Per Justesen <pju@kk.dk>; Anne Skak <anne@kk.dk>; Anne Sophie Kierkegaard Vilsbøll <akv@horten.dk>
Emne: [EKSTERN] Bidrag til svar på medlemsspørgsmål vedr. parkering (207678)

Kære Allan

Tak for snakken og din mail.

Jeg har set på medlemsspørgsmålet og har også vendt sagen med Anne Sophie Vilsbøll, der jo har en særlig ekspertise på parkeringsområdet. Hun har også ført vedhæftede sag om parkering i Ørestaden.

Sagen kort
Vi forstår det sådan, at ønsket er at mindske beboernes parkeringsbetaling, så den svarer til, hvad der er gældende andre steder i byen.

Dette skal ske ved, at kommunen overtager B&Hs fælles parkeringsanlæg (byggelovspladser) og stiller dem til rådighed mod licensbetaling.

Juridisk vurdering
Det er generelt ikke en kommunal opgave at tilvejebringe parkeringspladser. Kommunen skal som bygge- og planmyndighed sikre, at bygherrer tilvejebringer parkeringspladser svarende til parkeringsnormen. Kun, hvis det er nødvendigt som følge af færdselsmæssige og trafikale forhold, kan (og i nogle tilfælde skal) kommunen etablere parkeringspladser, som udgangspunkt på vej, men om nødvendigt i konstruktion. Hjemmel og pligt for kommunen følger i givet fald af reglerne i vejloven.

I Ørestad og Nordhavn, der begge er udviklingsområder/nye byområder [Allan: Vi kender ikke de nærmere forhold i Nordhavn, men lægger til grund at det svarer til modellen i Ørestad] er bygherrers pligt til at etablere de pligtmæssige parkeringspladser i forbindelse med områdernes udbygning afløftet ved, at By & Havn etablerer fælles parkeringsanlæg.

Der er som udgangspunkt ikke hjemmel til, at kommunen overtager By & Havns parkeringsanlæg og stiller dem til rådighed for beboerne mod betaling af beboerlicens. En sådan løsning ville forudsætte en færdselsmæssig og/eller trafikal begrundelse for, at kommunen enten etablerer flere parkeringspladser i By & Havns anlæg eller giver flere trafikanter adgang til pladserne, fx hvis der i dag ikke er offentlig adgang for alle (mod betaling) til By & Havns parkeringsanlæg. Dette er, som vi forstår det, dog ikke tilfældet. Udover disse tilfælde er det ikke en lovlig kommunal opgave at stille parkeringspladser til rådighed for borgerne.

Dertil kommer, at kommunen ikke må foretage handlinger eller anvende midler med henblik på at begunstige enkeltpersoner, medmindre der herved varetages en lovlig kommunal interesse. Parkeringsløsningen i Ørestad og Nordhavn vil – alt andet lige – have været et element ved prisfastsættelsen af lejlighederne, og ved at ændre modellen vil beboerne således opnå en begunstigelse. Hvis formålet er at nedbringe beboernes udgifter til parkering, er der ikke tale om en lovlig kommunal interesse.

Venlig hilsen
Rikke

Rikke Søgaard Berth
Partner

T +45 3334 4279 | M +45 5234 4279
HORTEN

Horten Advokatpartnerselskab | Philip Heymans Allé 7 | DK-2900 Hellerup, København
T +45 33 34 40 00 | CVR 33775229 | horten.dk

Databeskyttelse
Vi registrerer personoplysninger i forbindelse med vores sagsbehandling.
Læs hvordan Horten behandler personoplysninger her

Denne e-mail og eventuelle vedhæftede filer kan indeholde fortrolige oplysninger og er kun beregnet for adressaten.
Hvis du ved en fejl har modtaget e-mailen, beder vi dig venligst slette den og informere os pr. telefon.

KØBENHAVNS BYRET
DOM
afsagt den 26. maj 2021

Sag BS-21441/2019-KBH

Anja Lykkeby
(advokat Carlo Siebert)
og
Susanne Hammar Larsen
(advokat Carlo Siebert)
og
Eteri Guliashvili Rabisen
(advokat Carlo Siebert)
og
Karin-Merete P. Christoffersen
(advokat Carlo Siebert)
mod
Københavns Kommune
(advokat Anne Sophie Kierkegaard Vilsbøll)
og
Indenrigs- og Boligministeriet
(advokat Sune Fugleholm)

og

Adcitationssag BS-14345/2020-KBH

Anja Lykkeby
(advokat Carlo Siebert)
og
Susanne Hammar Larsen
(advokat Carlo Siebert)
og
Eteri Guliashvili Rabisen
(advokat Carlo Siebert)
og

Karin-Merete P. Christoffersen
(advokat Carlo Siebert)
mod
Udviklingsselskabet By & Havn I/S
(advokat Jacob Caroc Claus Schall Holberg)

Denne afgørelse er truffet af dommerne Kim Gabriel, Pia Petersen og Benedikte Gersing.

Sagernes baggrund og parternes påstande
Sagen BS 21441/2019-KBH er anlagt den 10. maj 2019. Adcitationssagen BS 14345/2020-KBH er anlagt den 31. marts 2020.

Sagerne drejer sig om grundlaget for og størrelsen af den pris, sagsøgerne og de øvrige beboere i Ørestaden betaler for tilladelse til at parkere i de parkeringsanlæg, Udviklingsselskabet By og Havn I/S ejer og driver i Ørestaden.

Sagsøgerne, Anja Lykkeby, Susanne Hammar Larsen, Eteri Guliashvili Rabisen og Karin-Merete P. Christoffersen, har over for Københavns Kommune nedlagt følgende påstande:

1) Københavns Kommune tilpligtes at anerkende, at Københavns Kommune skal overholde den almindeligt gældende forvaltningsretlige lighedsgrundsætning ved Københavns Kommunes fastsættelse af størrelsen af de parkeringslicenser, der kan opkræves hos sagsøgerne og øvrige beboere i Ørestad.

2) Københavns Kommune tilpligtes at anerkende, at prisen for den årlige parkeringslicens, som Københavns Kommune kan opkræve over for beboere i Ørestad, skal svare til Københavns Kommunes til enhver tid gældende priser for parkeringslicenser for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune, der pr. 1. april 2020 er som angivet i bilag 20:

Benzin km/l	Diesel km/l	Pris for årlig beboerlicens pr. 1. april 2020
min. 20,0	min. 22,5	1.000 kroner
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.000 kroner

15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.000 kroner
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	4.000 kroner
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.000 kroner
Elbil, brintbil og elmotorcykel		200 kroner

3) Københavns Kommune tilpligtes at anerkende, at prisen for den årlige parkeringslicens, som Københavns Kommune i 2020 kan opkræve over for beboere i Ørestad, skal svare til Københavns Kommunes priser i 2020 for parkeringslicens for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune som angivet i bilag 20:

Benzin km/l	Diesel km/l	Pris for årlig beboerlicens pr. 1. april 2020
min. 20,0	min. 22,5	1.000 kroner
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.000 kroner
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.000 kroner
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	4.000 kroner
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.000 kroner
Elbil, brintbil og elmotorcykel		200 kroner

Sagsøgerne har over for Københavns Kommune og Indenrigs- og Boligministeriet nedlagt følgende påstand:

Indenrigs- og Boligministeriet tilpligtes at anerkende, at Københavns Kommunes opkrævning af parkeringsafgifter i Ørestad via Udviklingsselskabet By & Havn I/S er omfattet af reglerne i lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner i forhold til kommunale parkeringsindtægter.

Sagsøgerne har over for adciterede, Udviklingsselskabet By & Havn I/S, nedlagt følgende påstande:

1) Udviklingsselskabet By & Havn I/S tilpligtes at anerkende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal overholde den almindeligt gældende forvaltningsretlige lighedsgrundsætning ved Udviklingsselskabet By & Havn I/S' fastsættelse af størrelsen af de parkeringslicenser, der kan opkræves hos sagsøgerne og øvrige beboere i Ørestad.

2) Udviklingsselskabet By & Havn I/S tilpligtes at anerkende, at prisen for den årlige parkeringslicens, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan opkræve over for beboere i Ørestad, skal svare til Københavns Kommunes til enhver tid gældende priser for parkeringslicenser for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune, der pr. 1. april 2020 er som angivet i bilag 20:

Benzin km/l	Diesel km/l	Pris for årlig beboerlicens pr. 1. april 2020
min. 20,0	min. 22,5	1.000 kroner
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.000 kroner
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.000 kroner
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	4.000 kroner
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.000 kroner
Elbil, brintbil og elmotorcykel		200 kroner

3) Udviklingsselskabet By & Havn I/S tilpligtes at anerkende, at prisen for den årlige parkeringslicens, som Udviklingsselskabet By & Havn I/S i 2020 kan opkræve over for beboere i Ørestad, skal svare til Københavns Kommunes priser i 2020 for parkeringslicens for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune som angivet i bilag 20:

Benzin km/l	Diesel km/l	Pris for årlig beboerlicens pr. 1. april 2020

min. 20,0	min. 22,5	1.000 kroner
18,2 - 19,9	20,5 - 22,4	2.000 kroner
15,4 - 18,1	17,3 - 20,4	2.000 kroner
0,1 - 15,3	0,1 - 17,2	4.000 kroner
Køretøjer uden registreret forbrug af brændstof		2.000 kroner
Elbil, brintbil og elmotorcykel		200 kroner

Københavns Kommune har principalt påstået afvisning og subsidiært påstået frifindelse.

Indenrigs- og Boligministeriet har principalt påstået afvisning og subsidiært påstået frifindelse.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har over for sagsøgernes påstande 1 og 2 principalt påstået afvisning og subsidiært påstået frifindelse.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har over for sagsøgernes påstand 3 nedlagt påstand om frifindelse.

Sagsøgerne er meddelt fri proces.

Sagsfremstilling
Ørestadsselskabet I/S blev ved lov nr. 447 af 24. juni 1992 oprettet med Københavns Kommune som ejer med 55% og staten som ejer med 45 %. I forbindelse med oprettelsen indskød Københavns Kommune og staten arealet, som fik navnet Ørestad. Ørestadsselskabet havde til formål blandt andet at anlægge en letbane/metro og at forestå udviklingen af Ørestad, herunder sælge arealer fra Ørestad. Ørestadsselskabet blev opløst i forbindelse med stiftelsen af Udviklingsselskabet By & Havn I/S (herefter By & Havn) ved lov nr. 551 af 6. juni 2007 (metroloven).

På et møde den 6. juni 2001 i Bygge-og Teknikudvalget i Københavns Kommune blev behandlet de generelle principper for meddelelse af tilladelser vedrørende parkering og friarealer i Ørestad, herunder bemyndigelse til at meddele nærmere angivne dispensationer. Af dagsordenen fremgik blandt andet:

"**INDSTILLING**
Bygge-og Teknikforvaltningen indstiller, at Bygge-og Teknikudvalget godkender,

at etablering af parkeringsanlæg og friarealer i Ørestad finder sted på grundlag af nærmere beskrevne principper

at Bygge-og Teknikforvaltningen på grundlag heraf bemyndiges til at meddele de fornødne dispensationer fra bestemmelser i lokalplaner om parkeringsdækning og placering af parkeringsanlæg på terræn

RESUME

Bygge-og Teknikudvalget drøftede på mødet den 30. august 2000 (BTU 379/2000) forvaltningens redegørelse om forslag til administration af og dispensationer fra bestemmelser i byggelovgivning og lokalplaner vedrørende parkering og friarealer i Ørestad. Redegørelsen var bl.a. baseret på 2 strategioplæg fra Ørestadsselskabet "Notat om parkering i Ørestad" og "Notat om friarealer i Ørestad".
…
Hovedprincipper i parkeringsstrategien

Hovedprincippet i *parkeringsstrategien* er, at parkering i videst muligt omfang skal ske i fælles parkeringshuse, for at der kan ske en udligning af parkeringsbehovet brugerne imellem og dermed den mest effektive udnyttelse af foretagne investeringer samt for at minimere antallet af parkerede biler på terræn. Strategien er udtrykt i følgende 10 punkter:

1. Parkering skal i videst muligt omfang ske i parkeringsanlæg for at minimere antallet af parkerede biler på terræn.
2. Parkering skal i videst muligt omfang ske i fælles parkeringsanlæg, så der kan ske en udligning af parkeringsbehovet brugerne imellem. I enkelte tilfælde kan der gives tilladelse til privat parkeringsanlæg. I disse tilfælde fragår disse parkeringspladser ovennævnte fælles parkeringsanlæg.
3. Fælles parkeringsanlæg kan være parkeringshuse, parkeringskældre eller terrænparkering på særligt udpegede parkeringsarealer. Forholdet mellem parkering i konstruktion og parkering på terræn er angivet i de enkelte lokalplaner. Det er intentionen at minimere parkering på terræn.
4. Parkering i fælles anlæg sker mod betaling.

5. Parkeringsanlæg placeres jævnt fordelt i Ørestad for at minimere intern trafik og maksimere udnyttelsen. Parkeringsanlæg placeres så hensigtsmæssigt som muligt i forhold til kvarterets vejnet og således, at der maksimalt er en gangafstand på ca. 200 m til nærmeste parkeringsanlæg.
6. Parkeringsanlæg kan etableres og drives af et privat parkeringsselskab.
7. Gadeparkering vil kun blive etableret langs visse veje og i form af korttidsparkering.
8. Der opstilles et "parkeringsregnskab" for de enkelte lokalplanområder.
9. I forbindelse med udbygning af de enkelte områder kan der etableres dels permanente parkeringspladser på de særligt udpegede parkeringsarealer på terræn, samt midlertidige fælles parkeringspladser på terræn i de byggefelter, der først senere bebygges.
10. Ørestadsselskabet garanterer, at parkeringspladser i konstruktion etableres senest, når antallet af parkeringspladser i den midlertidige fase når op på det antal parkeringspladser, der permanent må etableres på terræn i henhold til lokalplanen."

I en strategiplan af 6. april 2011 præciserede og konkretiserede Københavns Kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen principperne således:

"Strategi for parkering under udbygningen af Ørestad City og Ørestad Syd.

1. Baggrund og formål

Håndteringen af parkering i Ørestad er fastlagt i lokalplanerne for området. Herudover har Bygge-og Teknikudvalget på et møde i juni 2001 drøftet og tiltrådt en række principper for etablering af parkering i Ørestad, herunder midlertidig parkering i udbygningsfasen.

…

På baggrund af ovenstående er Københavns Kommune og By & Havn er enige om, at der er behov for at præcisere og konkretisere de hidtidige principper for parkering i Ørestad City og Ørestad Syd.

Formålet er at opnå enighed om en strategi der kan sikre en hensigtsmæssig etablering af parkeringspladser i Ørestad i udbygningsperioden, herunder hvordan den midlertidige terrænplanlægning håndteres. Strategien skal:

- tilgodese folk der bor, arbejder eller besøger Ørestad
- tilgodese at parkeringsanlæg opfylder intentionerne i kommunens plangrundlag
- være hensigtsmæssig i forhold til udbygningen af området bredt set
- sikre at der opføres parkeringspladser og parkering i konstruktion i takt med behovet samt
- sikre at den midlertidige terrænparkering fremstår velplanlagt og etableres på en måde der tilgodeser planmæssige, arkitektoniske og rekreative interesser.

By & Havn har i dag ansvaret for etablering, udlejning, vedligeholdelse og drift af parkeringsanlæggene i Ørestad City og Ørestad Syd. Det giver en række fordele at etablere fælles parkeringsanlæg, der kan benyttes af alle:

- Den samme parkeringsplads kan fx i dagtimerne benyttes af dem, der arbejder i området og i aftentimerne af dem der bor i området.
- Muligheden for at udnytte den samme plads flere gange er med til at sikre, at der er plads til alle – og er med til at holde udgifterne nede.
- Kun dem med bil – og dermed behov for en parkeringsplads – skal betale for anlæg af parkeringspladser.
- Efterhånden som de permanente parkeringsanlæg etableres friholdes byens veje og pladser for parkerede biler, hvilket bl.a. giver rum for byliv og andre aktiviteter.

By & Havn er jævnfør selskabets lovgrundlag forpligtet til at agere på forretningsmæssige vilkår. By & Havns behov er derfor at permanente parkeringsfaciliteter, typisk parkeringshuse, etableres når der er et tilstrækkeligt kundegrundlag."

Af By & Havns notat af 17. december 2015 om By & Havns priser på parkering fremgår blandt andet:

"1. Baggrund

By og Havn har fra Københavns Kommune modtaget ønske om fremsendelse af notat indeholdende de økonomiske konsekvenser for selskabets driftsøkonomi og taksterne 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.
> …
>
> 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. måned. Såfremt By & Havn skal sætte prisen for månedskort for beboere i Ørestad til samme niveau, svarer det til en prisnedsættelse på 94 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."

Der er enighed om, at den i notatet oplyste licens i København rettelig udgjorde 730 kr. pr. år og ikke pr. måned.

På baggrund af notat fra advokat Ole Liedke om betaling for parkering i Ørestad stillede Folketingets Transport- og Bygningsudvalg den 15. september 2016 spørgsmål nr. 684 til social- og indenrigsministeren, der blev bedt om at forhol-

de sig til og kommentere på konklusionen i notatet. Social- og indenrigsminister Karen Ellemann svarede blandt andet således:

> "Transport- og Bygningsministeriet har over for Social- og Indenrigsministeriet oplyst, at parkering på arealer, der tilhører interessentselskabet By og Havn, efter Transport- og Bygningsministeriets opfattelse er at anse for parkering på privat ejendom. Transport- og Bygningsministeriet har videre oplyst, at lov om offentlige veje m.v. ikke finder anvendelse på privat ejendom, hvorfor parkeringen vil bero på et privatretligt grundlag.
>
> Det er på den baggrund Social- og Indenrigsministeriets opfattelse, at interessentselskabet By og Havns eventuelle bruttodriftsindtægter ikke er omfattet af lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved forhøjelser af kommunale parkeringsindtægter. Ministeriet har i den forbindelse lagt vægt på, at der på baggrund af Transport- og Bygningsministeriets oplysninger ikke er tale om offentlige parkeringspladser m.v., samt at indtægterne ikke direkte tilfalder kommunen, men derimod interessentselskabet."

Den 17. februar 2017 stillede folketingsmedlem Lars Aslan Rasmussen sålydende spørgsmål S 758 til transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen:

> "Hvad er ministerens holdning til, at en beboerlicens til Parkering Københavns 100 pct. kommunalt ejede offentlige P-pladser koster ca. 700 kr. om året, medens en beboerlicens til By & Havns 95 pct. kommunalt ejede P-pladser koster ca. 12.000 kr. om året?"

Transport-, bygnings- og boligminister Ole Birk Olesen besvarede spørgsmålet således den 27. februar 2017:

> "Kommunerne udsteder beboerlicenser mod betaling efter bekendtgørelse nr. 1231 af 4. november 2015 om parkering på offentlige veje, herunder inden for de forvaltningsretlige rammer, som gælder for alle myndigheder. By & Havn driver derimod deres aktiviteter, herunder betaling for parkering, på et forretningsmæssigt grundlag.
>
> By & Havn har oplyst følgende:
>
> "Københavns kommune har via lokalplanvedtagelser besluttet, at parkering i nye udviklingsområder primært skal foregå i fælles anlæg og ikke på gadeplan/i terræn. Dette gælder for alle nye udviklingsområder og således ikke kun for By & Havns områder.

> Priserne for parkering i By & Havns områder er fastsat på baggrund af udgifterne til opførelse og vedligeholdelse af P-husene samt ejendomsskatter, grundejerforeningsbidrag, lys, bomanlæg, rengøring, administration m.v. Udgifter til parkeringsanlæggene betales således af dem, der bruger parkeringsanlæggene." "

Af vedtægterne for By & Havn dateret 19. april 2017 fremgår blandt andet:

> "Interessentskabet er stiftet af Den Danske Stat v/transport-, bygnings- og boligministeren og Københavns Kommune i henhold til § 2 i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.
>
> Vedtægterne er revideret i henhold til principaftale af 27. juni 2014 mellem Københavns Kommune og staten v/transport-, bygnings- og boligministeren samt lov nr. 156 af 18. februar 2015 om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet IS/ og Udviklingsselskabet By & Havn I/S.
> …
> 1. NAVN
> Interessentskabets navn er Udviklingsselskabet By & Havn I/S
> …
> 3. FORMÅL
> Interessentskabets formål er at forestå udvikling af interessentskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn. Interessentskabet skal endvidere forestå drift og vedligeholdelse af Ørestad Station og Kastrupbanen samt motorvejsramperne ved Center Boulevard.
>
> Interessentskabet skal herudover bidrage til finansiering af følgende:
>
> 1) En udvidelse af Cityringen med en afgrening til Sydhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.
>
> 2) En udvidelse af Cityringen med anlæg af yderligere metrostationer på afgreningen til Nordhavnen. Udvidelsen anlægges af Metroselskabet I/S.
>
> 3) Etablering af tilkoblingsanlæg til Nordhavnsvej. Tilkoblingsanlægget anlægges af Københavns Kommune.

4) Etablering af en Nordhavnstunnel. Tunnelen anlægges af vejdirektoratet efter beslutning fra Københavns Kommune.

Interessentskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift.

Interessentskabet skal drives på forretningsmæssigt grundlag med størst mulig værdiskabelse og skal arbejde for at afvikle den gæld, som interessentskabet etableres med og for på sigt at kunne skabe grundlag for overskud til ejerne, som skal deles i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Et overskud efter nødvendig konsolidering skal udloddes til ejerne.

…

4. FORRETNINGSSTRATEGI

Bestyrelsen forelægger minimum hvert fjerde år inden udgangen af november en opdateret forretningsstrategi for interessenterne til godkendelse, næste gang inden udgangen af november 2015.

Forretningsstrategien skal bl.a. belyse:

- Strategi for den fremtidige arealanvendelse, herunder krav til den fysiske planlægning,
- salgsstrategi, herunder principper for prisfastsættelse under hensyntagen til det samlede udbud og efterspørgsel efter arealer i hovedstadsområdet,
- strategi for udlejning af ejendomme og arealer,
- strategi for parkeringsaktiviteter,
- strategi og principper for varetagelsen af havnedriften,
- finansieringsstrategi og risikoprofil vedrørende interessentskabets gæld og
- retningslinier og afkastnorm for investeringer.

…

5. EJERFORHOLD OG HÆFTELSE

Interessentskabet ejes af Københavns Kommune med 95 pct. og af Den Danske Stat v/transport-, bygnings- og boligministeren med 5 pct.

…

6. INTERESSENTSKABETS KAPITAL

Interessentskabets egenkapital ved stiftelsen udgør t.kr. 450.564 i henhold til åbningsbalancen.

…

9. BESTYRELSEN

9.1 Sammensætning

Bestyrelsen består af 8 medlemmer, der udpeges/vælges således:

- 2 bestyrelsesmedlemmer udpeges af Den Danske Stat v/transport-, bygnings- og boligministeren.
- 4 bestyrelsesmedlemmer udpeges af Københavns Kommune.
- 2 bestyrelsesmedlemmer vælges af og blandt medarbejderne i interessentskabet, jf. bilag 1.

…

9.6 Opgaver

Bestyrelsen varetager interessentskabets overordnede og strategiske ledelse, herunder fører tilsyn med direktionens varetagelse af den daglige ledelse og sikrer en forsvarlig organisation af interessentskabets virksomhed

…

Bestyrelsens opgaver er bl.a. at

- Udarbejde kvartalsrapporter, årsrapporter, langtidsbudgetter o.lign. til interessenterne i henhold til de retningslinjer, der er fastsat af interessenterne.
- Sørge for en forsvarlig organisation af interessentskabets virksomhed, tage stilling til om interessentskabets kapitalberedskab til enhver tid er forsvarligt i forhold til interessentskabets drift og påse, at bogføring, formueforvaltning og overholdelse af lovgivningen kontrolleres på en efter interessentskabets forhold tilfredsstillende måde.
- Udarbejde en forretningsstrategi, der blandt andet omfatter overordnede retningslinjer for arealanvendelse, arealudvikling, arealsalg, prisfastsættelse, havnedrift, udlejning mv, investeringsstrategi inkl. norm for investeringsafkast og risikoprofil samt finansieringsstrategi vedrørende interessentskabets gæld. Bestyrelsen kan med samtykke fra samtlige interessenter indgå aftale om tredjemands varetagelse af interessentskabets finansforvaltning, herunder optagelse af lån."

Af standardaftale om parkering mellem Udviklingsselskabet By & Havn I/S og beboeren i Ørestad fremgår om parkeringspladser og leje i området:

"1. Generelt

1.1 P-Pladserne i Ørestad vil blive anlagt successivt i takt med, behovet herfor opstår på baggrund af salg af grunde, og når byggeri herpå er gennemført. P-Pladserne vil i første omgang blive

anlagt som midlertidig terrænparkering, der vil blive konverteret til permanente P-Pladser i parkeringshuse, når det kundemæssige grundlag herfor er til stede.

2. Lejemålet
2.1 Aftalen omfatter leje af 1 stk. P-licens.

2.2 Hver P-licens giver en ikke-eksklusiv ikke pladsspecifik ret til at parkere på ledige P-Pladser i de P-anlæg i Ørestad City og Ørestad Syd med adgangskontrol i form af bomanlæg, der drives af UB&H. En P-licens giver *ikke* ret til at parkere på gade- og gæste P-pladser.
…
5. Lejen og dens betaling
5.1. Lejen for 1 stk. P-Licens til parkeringshus eller terræn er aftalt til kr. 977,00 pr. måned inkl. moms (pr. 1/4-2017).
…
5.3 Den månedlige leje reguleres pr. 1. april hvert år, svarende til stigningen i nettoprisindekset plus 1%, dog mindst 2,5%."

Af notat/redegørelse af 29. maj 2018 fra By & Havn til Københavns Kommune, Økonomiudvalget, vedrørende spørgsmål i Økonomiudvalget til økonomien i By & Havns parkeringsaktiviteter fremgår:

" 3 Segmentregnskabet for Parkering 2017

Segmentregnskabet for Parkering 2017 viser, at den samlede nettoomsætning udgjorde 84 mio. kr. Omsætningen kommer fra abonnementsbetalinger fra beboere og erhvervskunder, hvortil kommer kontantbetalende kunder.

Som det fremgår af regnskabet, er der i 2017 en negativ indtægtspost på 39 mio. kr. vedrørende Værdireguleringer af investeringsejendomme. Baggrunden er, at Parkeringsanlæggene betragtes som investeringsejendomme, hvis værdi hvert år skal vurderes på ny. I 2017 har denne vurdering givet anledning til en nedskrivning af værdien af anlæggene på 39 mio. kr., der indregnes i regnskabet som en negativ indtægt. De samlede indtægter udgør herefter 44 mio. kr. inkl. værdireguleringer.
…
Resultatet af den primære drift kan herefter opgøres til 15 mio. kr. Ses der bort fra den negative værdiregulering af investeringsejendommene på 39 mio. kr. er resultatet i 2017 på knap 55 mio. kr.

Ud over resultatet af den primære drift beregnes der renter af den gæld, som kan henføres til Parkeringssegmentet. Gælden opstår primært som følge af de gennemførte investeringer i Parkeringsanlæg. De samlede gældsforpligtelser, der kan henføres til Parkeringssegmentet udgjorde pr. 31.12.2017 1.840 mio. kr. Ud fra Parkeringssegmentets gældsniveau er der beregnet finansielle omkostninger på 62 mio. kr. for 2017.

Det samlede resultat før skat for parkering i 2017 kan herefter opgøres til et underskud på knap 47 mio. kr. Ses der bort fra ovennævnte værdiregulering af investeringsejendomme på 39 mio. kr., udgør underskuddet ca. 8 mio. kr. Resultatet udtrykker forenklet sagt, at indtjeningen (pengestrømmen fra den primære drift) i Parkering endnu ikke kan dække de renteomkostninger, der er forbundet med at investere i parkeringsanlæggene i By & Havns udviklingsområder."

Af aftale om færdiggørelse af fælles permanente parkeringsanlæg i Ørestad af 3. januar 2019 mellem By & Havn og Københavns Kommune, Teknik og Miljøforvaltningen, fremgår, at der fortsat mangler opførelse af 9 parkeringsanlæg, der opføres i perioden 2019-2025.

Af information om prisregulering til parkeringskunderne i Ørestad fra By & Havn/ PARKinCPH fremgår om de aktuelle priser for parkering i Ørestad pr. måned:

"**Abonnementspriser i Ørestad pr. 1. april 2020:**

- Beboer – bil – 24/7: 1.043,00 kr.
- Beboer – bil – Nat & Weekend: 651,00 kr.
- Motorcykel: 521,00 kr.
- Erhverv – bil: 1.902,00 kr.
- Håndværker: 521,00 kr.

Alle priser er inkl. moms.

Hvordan udregnes prisreguleringen?

Prisreguleringen er fastlagt i vores handelsbetingelser for PARKinCPH (pkt. 6.2). Prisen reguleres årligt pr. 1. april svarende til stigningen i nettoprisindekset for januar plus 1%, dog mindst 2%. Reguleringen sker efter Danmarks Statistiks nettoprisindeks fra januar. Nettoprisindekset for januar er 1,97%.

Hvordan fastsætter vi prisen?

> Priserne bliver fastsat på en vurdering af, hvad der skal til for at dække By & Havns samlede omkostninger. Når man køber et parkeringsabonnement til By & Havns parkeringsanlæg, betaler man både til den daglige drift, men også for selve opførelsen af parkeringsanlægget. Vi bruger penge på daglig drift, vedligehold og ejendomsskatter, hvortil kommer renter og afdrag på investeringerne i parkeringsanlæggene."

Det øvrige København er opdelt i licenszoner, blandt andet Amager nord, Christianshavn, Indre By, Indre Nørrebro, Indre Østerbro, Vesterbro, Valby, Ydre Nørrebro og Ydre Østerbro, hvor parkering sker på gaden. Beboerlicensen giver også beboeren mulighed for at parkere gratis i nogle P-anlæg i beboerens licenszone. Af udskrift fra Københavns Kommunes hjemmeside om kommunale parkeringsanlæg fra 2019 fremgår herom:

> "Kommunale parkeringsanlæg
>
> Har du en beboerlicens, giver licensen dig mulighed for at parkere gratis i et p-anlæg, der ligger i din licenszone.
>
> Underjordiske p-anlæg:
> • Leifsgade (408 pladser), Islands Brygge
> • Under Elmene (268 pladser), Amagerbro
> • Nørre Alle (164 pladser), Nørrebro
> • Israels Plads (380 pladser), Indre By. Bemærk at p-anlægget på Israels Plads ikke er kommunalt drevet, og priserne for at parkere uden beboerlicens er derfor ikke de samme som for de øvrige p-anlæg.
>
> Har du beboerlicens, skal du bestille en p-brik/adgangskort for at få adgang til de underjordiske p-anlæg.
>
> **Almindelige p-anlæg:**
> • Det Grønne P-hus (215 pladser), Nørrebro.
> • Rejsbygade (77 pladser), Vesterbro
> • Sølund (80 pladser), Nørrebro.
> …
> Licenszoner for beboerlicens
>
> København er inddelt i mange beboerlicenszoner. Din beboerlicens giver dig mulighed for at parkere i et område nær din bolig.
> …
> Prisen på din beboerlicens afhænger af bilen miljøbelastning

Energiklasse	Pris beboerlicens pr. år 2019
Elbil, brintbil og el motorcykel	10 kroner
Energiklasse A+, A++ og A+++	10 kroner
Energiklasse A	290 kroner
Energiklasse B	825 kroner
Køretøjer uden energiklasse	825 kroner
Energiklasse C, D, E, F, og G	1.575 kroner"

Forklaring
Der er afgivet forklaring af enhedschef Søren Kastoft.

Enhedschef Søren Kastoft har blandt andet forklaret, at han er uddannet landskabsarkitekt og siden 2000 har været ansat i Københavns Kommune. Han beskæftiger sig med kommunens parkeringsforhold og har været involveret i udviklingen af parkeringsstrategien i kommunen.

I 2005 udarbejdede Københavns Kommune en parkeringsplan, som byggede på to beslutninger. For det første en beslutning om at regulere trafikken og for det andet en beslutning om at regulere parkeringsforsyningen.

I Københavns Kommune er der vejparkering og privat parkering. Fordelingen er meget forskellig fra område til område. I alle nye byområder, herunder Ørestaden, er der næsten udelukkende privat parkering, fordi der er et ønske om, at der ikke skal være så mange biler på vejene. I bydele udviklet før 1955 er der næsten udelukkende vejparkering, men i visse områder – som for eksempel Indre By – er der en del privat parkering.

Vejparkering i de ældre dele af København administreres efter vejlovgivningen. Der er to former for veje, nemlig offentlige veje og private fællesveje. Grundejerne har en betydelig ret til at udnytte private fællesveje til egne formål. En tilsvarende ret gælder ikke for offentlige veje.

Københavns Kommunes administration af offentlige veje efter vejlovgivningen indebærer blandt andet, at kommunen opkræver betaling for offentlig parkering. Betaling for offentlig parkering opkræves for ca. halvdelen af de offentlige veje. Taksterne i byens områder er forskellige. Parkeringstaksterne skal adfærdsregulere og få folk til at blive væk, så man opnår den ønskede effekt.

Beboerlicens til parkering i områder, hvor der opkræves betaling for parkering, reguleres af vejlovgivningen. Kommunen har vedtaget, at beboerne kan parkere til nedsat takst, så de ikke rammes urimelig hårdt. En beboerlicens giver adgang til at parkere uden merbetaling i et område tæt på beboerens bopæl.

Københavns Kommune har opført og finansieret en række parkeringsanlæg i de ældre dele af byen, herunder anlæggene Leifsgade og Under Elmene. Kommunen ejer og administrerer disse parkeringsanlæg, hvor man kan parkere med beboerlicens. Opførelsen af parkeringsanlæggene beror på beslutningen fra 2005 om at øge antallet af parkeringspladser i den gamle bydel, som var underforsynet med parkeringspladser. Kommunen har vurderet, at den bedste løsning på problemet var at opføre parkeringsanlæg. Parkeringsanlæggene er stadfæstet som offentlige veje, og parkering i anlæggene betragtes som parkering på offentlig vej. Administrationen af anlæggene sker efter vejlovens regler om offentlige veje. Hvis anlæggene ikke var blevet opført, ville der have været endnu mere trængsel i byen, end det er tilfældet.

Københavns Kommune har indgået en særlig, konkret begrundet, midlertidig aftale om at leje et antal parkeringspladser i det privatejede parkeringsanlæg på Israels Plads. Hovedsynspunktet bag beslutningen har været, at der i Indre By har været et stort behov for yderligere parkeringspladser på grund af en række bygge- og anlægsarbejder. Aftalen indebærer, at man med beboerlicens til området omkring Israels Plads kan parkere i parkeringsanlægget på udvalgte pladser, som kommunen har lejet.

Ørestaden er et såkaldt byudviklingsområde med mange private fællesveje. Københavns Kommune har bevidst haft den strategi for udviklingen af området, at der skulle være få parkeringspladser på vejene, og vejene er opført med det formål for øje. Kommunen har stillet krav til bygherrerne om vejenes indretning. Ud over vejenes indretning sikrer parkeringsrestriktioner i området, at der ikke holder ret mange biler på vejene.

Det giver næsten sig selv, hvorfor Københavns Kommune ikke har etableret parkeringsanlæg i Ørestaden svarende til de parkeringsanlæg, kommunen har opført i de ældre dele af byen. Kommunen må ikke bygge noget, som kommunen kan pålægge andre at bygge, og det ville efter vidnets opfattelse have været klart ulovligt, hvis kommunen havde opført parkeringsanlæg i Ørestaden.

De parkeringsanlæg i Ørestaden, som By & Havn I/S har opført og ejer, er såkaldte byggelovsparkeringspladser etableret i overensstemmelse med planlovgivningen og parkeringsstrategien. Københavns Kommune har ingen indflydelse på, hvordan parkeringsanlæggene ejet af By & Havn I/S administreres. Parkeringsanlæggene er ikke vejarealer og administreres ikke efter vejlovgivningen.

By & Havn I/S ejer de fleste, men ikke alle parkeringsanlæg i Ørestaden. For eksempel har Fields sit eget parkeringsanlæg, ligesom visse boligejendomme har egne parkeringskældre. Disse parkeringsanlæg er - ligesom parkeringsanlæggene ejet af By & Havn I/S - byggelovsparkeringspladser.

Reglerne om byggelovsparkeringspladser fremgår af by- og planlovgivningen. Reglerne indebærer, at ejendomme på egen grund skal etablere det nødvendige antal parkeringspladser.

Københavns Kommune har ikke indført færdselsregulerende parkeringstakster i Ørestaden.

Efter vidnets opfattelse er parkeringssituationen i Indre By og Ørestaden ikke sammenlignelig. Hvis kommunen skulle leje parkeringspladser i Ørestaden svarende til kommunens leje af parkeringspladser i anlægget på Israels Plads, ville det efter vidnets opfattelse kræve en særlig, midlertidig tilstand i Ørestaden. Kommunen må ikke påtage sig en udgift, som den kan pålægge andre. Vidnet har ikke været involveret i udarbejdelsen af parkeringsstrategien for Ørestaden. Han kan ikke forestille sig andet, end at Københavns Kommune har været inde over strategien.

Københavns Kommune gav i en periode midlertidig dispensation til, at der kunne parkeres på terræn i Ørestaden, så parkeringsanlæggene, som endnu ikke var fuldt finansieret, ikke skulle opføres straks.

Retsgrundlaget

Regelgrundlaget for oprettelsen af Udviklingsselskabet By og Havn I/S
Udviklingsselskabet By og Havn I/S er stiftet med hjemmel i lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S. Selskabet hed oprindelig Arealudviklingsselskabet I/S, men ifølge ændringslov nr. 632 af 14. juni 2011 ændrede selskabet navn til Udviklingsselskabet By og Havn I/S.

Lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S indeholder blandt andet følgende bestemmelser:

> "Kapitel 1
> *Oprettelse af Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S*
> ….
> § **2.** Transport- og energiministeren og Københavns Kommune kan oprette et interessentskab ved navn Arealudviklingsselskabet I/S med følgende ejerfordeling:
> 1) Københavns Kommune ejer 55 pct., og
> 2) transport- og energiministeren ejer 45 pct.
> …..
> § **3.** Arealudviklingsselskabet I/S overtager ved stiftelsen samtlige aktiver og passiver i Københavns Havn A/S og indtræder i samtlige

rettigheder og pligter i Københavns Havn A/S. Samtidig opløses Københavns Havn A/S uden likvidation.

…..

§ **4.** Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S overtager ved stiftelsen alle aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og pligter i Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S som nærmere anført i stk. 2-5. Samtidig opløses Ørestadsselskabet I/S og Frederiksbergbaneselskabet I/S.

…..

Stk. 4. Arealudviklingsselskabet I/S overtager ved stiftelsen samtlige aktiver og passiver og indtræder i samtlige rettigheder og pligter, der hører til Ørestadsselskabet I/S' arealudviklingsaktiviteter.

….

§ **6.** Arealudviklingsselskabet I/S stiftes, ud over overtagelsen af Ørestadsselskabet I/S' arealudviklingsaktiviteter, jf. § 4, stk. 4, og Københavns Havn A/S, jf. § 3, stk. 1, med indskud af følgende nettoaktiver:

1) Staten indskyder den tidligere Rigsarkivgrund, beliggende i Ørestad Nord (en del af ejendommen matr. nr. 1 bh og 1 aa Eksercerpladsen, København).
2) Arealudviklingsselskabet I/S får en fordring på staten på 100 mio. kr.
3) Arealudviklingsselskabet I/S får en fordring på Københavns Kommune på 2.400 mio. kr., svarende til nutidsværdien af Københavns Kommunes fremtidige grundskyldtilbageføring vedrørende arealerne i Ørestad.
4) Arealudviklingsselskabet I/S får endvidere en fordring på Københavns Kommune på 800 mio. kr., svarende til Københavns Kommunes fremtidige grundskyldtilbageføring vedrørende arealerne i Nordhavnen.

…

Kapitel 3

Arealudviklingsselskabet I/S

§ **15.** Arealudviklingsselskabet I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn.

Stk. 2…..

Stk. 3. Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift.

Stk. 4. Selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag.

…..

§ **17.** Arealudviklingsselskabet I/S ledes af en bestyrelse bestående af 8 medlemmer.

Stk. 2. Transport- og energiministeren udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Københavns Kommune udpeger 3 bestyrelsesmedlemmer. Medarbejderne i Arealudviklingsselskabet I/S vælger 2 medlemmer til bestyrelsen.

….

§ **19.** Transport- og energiministeren fastsætter sammen med Københavns Kommune en vedtægt for Arealudviklingsselskabet I/S.

…

§ 22. Lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Arealudviklingsselskabet I/S."

Af bemærkninger til forslag nr. 158 til lov om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S, fremsat den 21. februar 2007, fremgår blandt andet:

"*Almindelige bemærkninger*

1.Hovedpunkter i lovforslaget

……

Arealudviklingsselskabet I/S skal stå for arealudvikling på de arealer, som selskabet ejer, samt stå for havnedrift i Københavns Havn. Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med, og på sigt kunne skabe grundlag for at udbetale overskud til ejerne i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Københavns Kommune ejer 55 pct. og transport- og energiministeren 45 pct.

…

3. Gældende ordning

3.1. Lov om Ørestaden mv.

….

Ørestadsselskabet I/S' formål er at planlægge, udvikle og sælge arealerne i Ørestaden, at anlægge metroens 1. etape, Ørestadsbanen, at anlægge metroens 2. etape, Frederiksbergbanen for Frederiksbergbaneselskabet I/S, at anlægge metroens 3. etape, Østamagerbanen for Østamagerbaneselskabet I/S samt udbyde og indgå aftale om driften af metroen.

….

Ørestadsloven er inspireret af det engelske New town-princip, hvorefter ny infrastruktur finansieres af de værdistigninger, som samme infrastruktur skaber i sine omgivelser. Ørestadsselskabet I/S har således optaget lån til finansiering af anlæg af metroen, som

skal tilbagebetales bl.a. gennem indtægter fra salg af arealer i Ørestaden.

….

4. Lovforslagets indhold

4.1. Oprettelse af to nye selskaber

Det forslås, at der oprettes to nye selskaber Arealudviklingsselskabet I/S og Metroselskabet I/S. …..

…

Arealudviklingsselskabet I/S etableres ved en sammenlægning af arealudviklingsaktiviteterne i Ørestadsselskabet I/S med alle aktiviteter i Københavns Havn A/S, hvor arealudviklingsaktiviteterne repræsenterer den største værdi.

…

4.3. Arealudviklingsselskabet I/S

4.3.1. Arealudviklingsselskabet I/S' formål

Arealudviklingsselskabet I/S har til formål at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå og muliggøre havnedrift i Københavns Havn. De arealer, som i dag ejes af henholdsvis Ørestadsselskabet I/S - bortset fra arealer tilknyttet driften af metroen - og Københavns Havn A/S, overtages i forbindelse med etableringen af selskabet. Selskabets arealer er således primært beliggende i Ørestad og langs havnefronten, primært i Nordhavnen og på Prøvestenen. Selskabet skal inden for rammerne af planlovgivningen drives på et forretningsmæssigt grundlag.

Ved udvikling af selskabets arealer forstås bl.a. omdannelse og salg på markedsvilkår af arealer til byudvikling med henblik på etablering af boliger og erhverv mv.

Selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse med henblik på i første omgang at kunne afvikle den gæld, som selskabet bliver etableret med, og på sigt at kunne skabe grundlag for overskud til ejerne, som skal deles i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet.

…..

Arealudviklingsselskabet I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal agere kommercielt og har til opgave at skabe størst muligt overskud. Selskabet skal i forbindelse med udviklingen af selskabets arealer fastlægge en overordnet strategi for udvikling af selskabets arealer bl.a. under hensyntagen til udviklingen på ejendomsmarkedet og under hensyntagen til, at der skabes afvekslende og attraktive bolig- og erhvervsmiljøer mv. Selskabet skal hvert 4. år udarbejde en egentlig forretningsstrategi

bl.a. indeholdende overordnede mål for arealsalget, herunder salgstakten under hensyntagen til bl.a. konjunkturudviklingen, renteudviklingen samt det samlede udbud af arealer i hovedstadsområdet. Forretningsstrategien skal forelægges for ejerne til godkendelse.

Alle væsentlige beslutninger, herunder bl.a. fastlæggelse af salgsstrategier, beslutninger vedrørende større arealsalg osv., vil i henhold interessentskabskontrakten kræve enighed mellem de to ejere.

Det forhold, at selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, udelukker ikke selskabet fra at foretage investeringer i projekter, der isoleret set ikke lever op til det normale forretningsmæssige afkastkrav, men det er en forudsætning, at sådanne investeringer kun gennemføres, hvis værdien af selskabet samlet set forøges…

…..

I et langsigtet perspektiv skal selskabet afhænde samtlige de arealer og ejendomme, der ikke længere skal anvendes til havnedrift. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at selskabet skal afhænde alle selskabets arealer hurtigst muligt. Selskabet har derimod som nævnt en forpligtelse til at få den størst mulige værdi ud af de arealer, som selskabet råder over. Det er således ikke på forhånd lagt fast, om selskabet skal sælge arealerne til private bygherrer, udleje arealerne, indgå i joint ventures o. lign. Dette afhænger af de til enhver tid gældende markedsvilkår. Arealudviklingsselskabet I/S vil under hensyntagen til en passende risikoafdækning, som godkendes enstemmig af ejerne, i enkelte situationer udøve egentlig udviklingsvirksomhed, dvs. deltage med risikovillig kapital i konkrete byggeprojekter mv……..

….

Arealudviklingsselskabet I/S får endvidere med lovforslaget mulighed for at indgå samarbejdsaftaler o. lign. i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed. Selskabet vil således have mulighed for at indgå samarbejde bl.a. med fonde om fx medfinansiering af byggerier. Samarbejdet med fonde eller andre private aktører vil i alle tilfælde skulle ske under hensyntagen til selskabets formål, dvs. at samarbejdet skal have forretningsmæssig sammenhæng med selskabets virksomhed. Desuden skal samarbejdet ud fra en samlet betragtning medføre, at der sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi selskabet ellers ville have haft.

…..

4.3.3 Arealudviklingsselskabet I/S og infrastruktur

Arealudviklingsselskabet I/S skal i forbindelse med udviklingen af selskabets arealer også stå for etablering af overordnet sædvanlig infrastruktur på egne arealer, men det foreslås, at selskabet som udgangspunkt ikke skal have infrastrukturforpligtelser derudover.

…..

Bemærkninger til lovforslagets enkelte bestemmelser

…

Til § 15

Det foreslås i stk. 1, at Arealudviklingsselskabet I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt stå for havnedrift i Københavns Havn. …

…

Med den foreslåede bestemmelse i stk. 3 kan selskabet tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift. Selskabet kan fx sælge know-how til andre inden- eller udenlandske havne, fx i forbindelse med fornyelse af havneområder.

Efter stk. 4 skal selskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag. Selskabet skal i forbindelse med udøvelse af sin virksomhed have selskabets overordnede målsætning for øje, nemlig størst mulig værdiskabelse. Værdiskabelsen skal i første omgang bruges til nedbringelse af den gæld, som selskabet får overført ved etableringen af selskabet fra Ørestadsselskabet I/S. Selskabet har på grund af denne store gæld et klart incitament til at sørge for størst mulig indtjening til selskabet.

Størst mulig værdiskabelse er selskabets overordnede målsætning, og selskabet skal tilrettelægge sin strategi for selskabets aktiviteter således, at selskabet hele tiden arbejder for at få størst muligt overskud. De enkelte aktiviteter, som selskabet foretager, skal ikke nødvendigvis isoleret set være overskudsgivende, men det er en forudsætning, at der herved samlet set sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi, selskabet ellers ville have haft. Bl.a. kan selskabet i forbindelse med udviklingen af Nordhavnsområdet bruge midler på udviklingen af infrastrukturen i området. Selskabet skal dog ikke på sigt eje infrastrukturen, men overdrage ansvaret for vedligeholdelsen heraf til enten private grundejere eller til Københavns Kommune. Desuden kan selskabet ud fra en betragtning om, at grønne arealer o. lign. øger de øvrige arealers attraktionsværdi, bidrage helt eller delvist til sådanne projekter.

…

Til § 17

Det foreslås i stk. 1, at Arealudviklingsselskabet I/S skal ledes af en bestyrelse bestående af 8 medlemmer.

….

Transport- og energiministeren vil i forbindelse med udpegningen lægge vægt på, at de personer, der udpeges, har en forretningsmæssig og ledelsesmæssig ekspertise samt indsigt i samfunds- og erhvervsforhold."

Ifølge § 2, nr. 1 og nr. 2, i lov nr. 156 af 18. februar 2015 om ændring af lov om en Cityring og lov om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By og Havn I/S ændredes ejerfordelingen i Udviklingsselskabet By og Havn I/S, således at Københavns Kommune blev ejer af 95 % og transport- og energiministeren blev ejer af 5 %.

Vejloven
Af lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v. fremgår blandt andet følgende:

"**§ 2**. Loven finder anvendelse på offentlige veje og offentlige stier, jf. § 3, nr. 2 og 3.

Definitioner
§ 3. I denne lov forstås ved:

1) Vejmyndighed: Den myndighed, som administrerer en offentlig vej, jf. nr. 2, eller offentlig sti, jf. nr. 3.
2) Offentlige veje: Veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov. De offentlige veje inddeles i statsveje og kommuneveje.

…
§ 7. Kommunalbestyrelsen er vejmyndighed for kommunevejene.
…
§ 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. 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."

Lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering
Af lov nr. 699 af 8. juni 2018 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering fremgår blandt andet følgende:

"**§ 1.** Økonomi- og indenrigsministeren nedsætter statens tilskud, jf. § 14 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, til de kommuner, der har indtægter fra opkrævet betaling for parkering, med et beløb, som svarer til 70 pct. af kommunens indtægter fra opkrævet betaling for parkering.

§ 2. For de kommuner, der har overtaget parkeringskontrollen og modtager indtægter fra opkrævning af parkeringsafgifter, jf. § 122 a i færdselsloven, nedsættes statens tilskud til den pågældende kommune med et beløb, som svarer til 20 pct. af kommunens indtægter fra parkeringsafgifter.

§ 3. Indtægter fra opkrævet betaling for parkering forstås som bruttodriftsindtægter, som følge af at brugere af motorkøretøjer betaler for at holde på en parkeringsplads på offentlig vej, herunder fra parkeringsbilletter, beboerlicenser og erhvervslicenser.
…
§ 6. Kommunen skal indberette regnskabsoplysninger om kommunens indtægter fra opkrævet betaling for parkering og parkeringsafgifter til Økonomi- og Indenrigsministeriet."

Procedurer
Sagsøgerne har procederet i overensstemmelse med følgende anbringender i påstandsdokument af 8. marts 2021:

"**Vedrørende Københavns Kommunes og Udviklingsselskabet By & Havn I/S's (herefter også kaldet By & Havn I/S) afvisningspåstande:**

For så vidt angår påstand 1 om sagsøgtes overholdelse af lighedsgrundsætningen er sagsøgerne ikke enige i, at der alene er tale om et anbringende til støtte for påstand 2 og 3. Det er et centralt led i sagen, at de sagsøgte påstår, at de ikke er omfattet af nogen form for lighedsgrundsætning, og at de derfor frit kan behandle borgerne i Ørestad anderledes end alle andre borgere i Københavns Kommune. Sagsøgerne ønsker at få fastslået, at sagsøgte, By & Havn I/S, der ejes af Staten og Københavns Kommune, skal overholde lig-

hedsgrundsætningen og det gøres gældende, at de sagsøgtes afvisningspåstand ikke skal tages til følge.

Såfremt sagsøgerne måtte få medhold i, at retten ikke kan tage påstand 1 under påkendelse, bemærkes det, at sagsøgerne under alle omstændigheder som et anbringende gør gældende, at de sagsøgte skal overholde lighedsgrundsætningen ved opkrævning af betaling for parkeringslicenser i Ørestad.

For så vidt angår sagsøgernes påstand 2 har By & Havn I/S og Københavns Kommune gjort gældende, at påstanden vedrører hypotetiske og fremtidige forhold, og at retten derfor ikke kan tage stilling til påstanden. Sagsøgerne er ikke enig heri. Københavns Kommune anvender de samme parkeringstakster overfor alle (andre) borgere i Københavns Kommune, og prisen for parkeringslicenserne reguleres hvert år. På samme måde reguleres taksterne for parkering i Ørestad hvert år, og bortset fra pristalsreguleringerne har taksterne for parkering i Ørestad i øvrigt gennem årene været uændrede. Der er således ingen tvivl om, hvilke fremtidige takster for parkeringslicenser sagen angår, idet det er de takster for parkeringslicenser, som Københavns Kommune henholdsvis By & Havn I/S anvender og som hvert år bliver pristalsreguleret.

Sagsøgernes påstande refererer således til opkrævninger af parkeringslicenser, som gennem en lang årrække har været fastsat af Københavns Kommune og By & Havn I/S, og som Københavns Kommune og By & Havn I/S - med diverse reguleringer – også vil opkræve i de kommende år. Det gøres gældende, at påstanden er tilstrækkelig klar og tydelig og at påstanden kan og skal tages under påkendelse.

Sammenfattende gøres det i det hele gældende, at sagsøgtes afvisningspåstande ikke skal tages til følge, idet de af sagsøgerne nedlagte påstande 2 og 3 er tilstrækkelig klare og tydelige, ligesom påstandene 2 og 3 er tilstrækkelige konkretiserede.
[..]
ANBRINGENDER:

Metroloven:

Københavns Kommunes (By & Havn I/S') årelange virksomhed med udlejning af parkeringspladser og opkrævning af parkeringslicenser herfor i Ørestad har ikke hjemmel i Metroloven, og forvalt-

ningen af parkeringsforholdene i Ørestad må allerede derfor ske på samme måde, som alle andre steder i København.

Det fremgår af Metrolovens § 15, stk. 1, at:

"Udviklingsselskabet By & Havn I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer samt forestå havnedrift i Københavns Havn".

Af § 15 stk. 2 fremgår det, at:

"Selskabet skal forestå drift og vedligehold af Ørestad Station på Kastrupbanen samt motorvejsramperne ved Center Boulevard…."

Af forarbejderne til Metroloven fremgår følgende om hvad der forstås ved udvikling af By & Havn I/S' arealer:

"Ved udvikling af selskabets arealer forstås blandt andet omdannelse og salg på markedsvilkår af arealer til byudvikling med henblik på etablering af boliger og erhverv mv.".

Det gøres gældende, at *"udvikling af selskabets arealer"* ikke omfatter fortsat og vedvarende drift af parkeringsvirksomhed.

Det fremgår af lovens § 15, stk. 3, at:

"Selskabet kan tillige drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift".

Heller ikke denne bestemmelse giver hjemmel til at By & Havn I/S vedvarende kan drive virksomhed med udlejning af parkeringspladser. "Arealudvikling" omfatter udbygning af infrastruktur mv. og byggeri af boliger mv. i området – netop kendetegnet ved udvikling af arealerne - men ikke vedvarende virksomhed med udlejning af p-pladser. Af forarbejderne til Metroloven fremgår således følgende:

"Arealudviklingsselskabet I/S får endvidere med lovforslaget mulighed for at indgå samarbejdsaftaler og lignende i forbindelse med udøvelsen af selskabets virksomhed eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng hermed. Selskabet vil således have mulighed for at indgå samarbejde blandt andet med fonde om for eksempel medfinansiering af byggerier. Samarbejdet med fonde eller andre private aktører vil i alle tilfælde skulle ske under hensyntagen til selskabets formål, det vil sige, at samarbejdet skal have forretningsmæssig sammenhæng med selskabets virksom-

hed. Desuden skal samarbejdet ud fra en samlet betragtning medføre, at der sker en værdiforøgelse af selskabets aktiver, som overstiger den værdi selskabet ellers ville have haft".

Det bemærkes også, at det fremgår af forarbejderne til Metroloven, at det offentliges ejeransvar i området skal afvikles når By & Havn I/S har gennemført den i loven forudsatte "arealudvikling". Forarbejderne til Metroloven anfører herom følgende:

"*I et langsigtet perspektiv skal selskabet afhænde samtlige de arealer og ejendomme, som der ikke længere skal anvendes til havnedrift. Dette er imidlertid ikke ensbetydende med, at selskabet skal afhænde alle selskabets arealer hurtigst muligt".*

Uanset om opkrævningen af betaling for parkering er omfattet af Metroloven eller ej, skal Københavns Kommune og dermed By & Havn I/S ved fastsættelsen af prisen for parkering overholde de fundamentale retsgrundsætninger om saglig forvaltning og de sagsøgte skal særligt overholde lighedsgrundsætningen. Disse grundlæggende principper, som gælder for alle myndigheder – uanset hvilke aktiviteter de udøver - er ikke fraveget eller sat ud af kraft ved Metroloven.

Kommunalfuldmagten:

Kommunerne kan i medfør af kommunalfuldmagten udøve en række aktiviteter, hvis betingelserne herfor er opfyldt.

Det er en grundlæggende del af kommunalfuldmagten at lighedsgrundsætningen skal overholdes, når kommunerne udøver aktiviteter med henvisning til kommunalfuldmagten, jf. for eksempel "Kommunalret i grundtræk" af Steen Rønsholt og Azad Taheri Abkenar, 3. udgave side 71:

"*Som egentlige forvaltningsretlige grundsætninger af betydning for kommunalfuldmagten skal især peges på grundsætninger om saglighed og lighed*".

Det fremgår generelt af den juridiske litteratur og af retspraksis, at kommunerne er forpligtede til at overholde lighedsgrundsætningen, hvis kommunen udøver aktiviteter i medfør af kommunalfuldmagten.

Endvidere fremgår det af den juridiske litteratur og retspraksis, at det er et centralt led i kommunalfuldmagten, at de aktiviteter der udøves af kommunerne ikke må have til formål at opnå økonomisk vinding.

Parkeringsindtægterne i Ørestad er, som det fremgår af By & Havn I/S' regnskaber en væsentlig indtægtskilde for By & Havn I/S, og dermed Københavns Kommune. Parkeringsindtægterne udgør mellem 15 og 20% af By & Havn I/S' samlede indtægter.

Opkrævning af betaling for parkering i Ørestad er offentlig virksomhed:

Københavns Kommune har anført, at betalingen for parkering i Ørestad opkræves af en "privat" virksomhed. Sagsøgerne er ikke enige heri.

Til støtte for de nedlagte påstande gøres det gældende, at opkrævningen af parkeringslicenser i Ørestad må anses for at være offentlig (kommunal) virksomhed. Der er således tale om, at det offentlige opkræver betaling for parkering (svarende til en skat) hos beboerne i Ørestad. Københavns Kommune og Staten ejer henholdsvis 95% og 5% af By & Havn I/S og oppebærer i samme forhold alle indtægter fra parkeringsafgifterne.

Ved opkrævningen af betaling for parkering er Københavns Kommune som anført undergivet de almindeligt gældende forvaltningsretlige retsgrundsætninger, herunder særligt lighedsgrundsætningen.

I den forbindelse er det i juridisk henseende irrelevant om Københavns Kommunes og Statens opkrævning af betaling for parkeringslicenser formelt sker via et af Kommunen og Staten ejet interessentskab. At Københavns Kommune og Staten udøver sin offentlige virksomhed gennem et interessentskab gør ikke virksomheden "privat" og indebærer heller ikke, at kommunen/Staten ikke skal opfylde basale forvaltningsretlige grundsætninger, som altid gælder i forhold til myndighedernes ageren overfor borgerne.

Øvrige bemærkninger:

Sagen drejer sig ikke om By & Havn I/S' regnskaber eller om opgørelser af driftsresultatet for parkeringsvirksomheden, men om at borgerne i Københavns Kommune skal behandles lige.

Sagsøgerne har godtgjort, at der opkræves eksorbitant højere priser for parkeringslicenser i Ørestad end i det øvrige København.

Bevisbyrden for at der skulle findes "saglige grunde" til at forskelsbehandle borgerne i Københavns Kommune påhviler herefter de sagsøgte, der som offentlige myndigheder og som et offentligt ejet interessentskab i modsætning til sagsøgerne, har adgang til dokumentation, bilag og andre faktuelle oplysninger om parkeringsforholdene i Ørestad og i hele Københavns Kommune. De sagsøgte har ikke løftet denne bevisbyrde.

Det gøres gældende, at det ved vurderingen af sagen er en skærpende omstændighed, at Københavns Kommune de facto indtager en monopolstilling vedrørende parkering i Ørestad.

Det gøres endvidere gældende, at årsagen til at der opkræves højere priser for parkeringslicenser hos beboerne i Ørestad er, at disse parkeringsindtægter (i modsætning til parkeringsindtægterne fra alle øvrige områder i København) går ubeskåret til Københavns Kommune, idet Staten ikke modregner parkeringsindtægterne fra Ørestad i de statstilskud, som Københavns Kommune modtager. Sagsøgerne gør gældende, at Københavns Kommune og By & Havn I/S forfølger usaglige formål ved opkrævningen af betaling for parkeringslicenser i Ørestad, idet opkrævningen af de markant højere parkeringslicenser i Ørestad tjener rent fiskale formål.

Vedrørende sagsøgernes påstand overfor Københavns Kommune og Indenrigs- og Boligministeriet (Lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner i forhold til kommunale parkeringsindtægter):

Københavns Kommune og Indenrigs- og Boligministeriet har indtaget det standpunkt, at lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering ikke finder anvendelse på parkeringsindtægter fra Ørestad, som opkræves af Københavns Kommune (via By & Havn I/S), fordi der ifølge kommunen skulle være tale om en rent "privat" udlejning af parkeringsarealer. Et standpunkt som er i strid med den kendsgerning at parkeringsarealerne ejes og drives af Københavns Kommune (95%) og staten (5%). Derimod finder lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuners anvendelse på alle andre parkeringsindtægter i København, hvorfor Københavns Kommune – i modsætning til, hvad der gælder for kommunernes parkeringsindtægter i Ørestaden - ikke

har nogen fiskal interesse i at opkræve høje parkeringsafgifter i disse områder.

Af lov 2018-06-08 nr. 699 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering fremgår følgende:

"§1
Social- og indenrigsministeren nedsætter statens tilskud, jf. § 14 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, til de kommuner, der har indtægter fra opkrævet betaling for parkering, der overstiger et fast loft opgjort til 320 kr. pr. indbygger. Nedsættelsen svarer til det fulde beløb, som indtægterne overstiger loftet.

Stk. 2. Det fastsatte loft på 320 kr. pr. indbygger efter stk. 1 reguleres en gang årligt fra og med 2021 med pris- og lønudviklingen i den kommunale sektor"

"§3
Indtægter fra opkrævet betaling for parkering forstås som bruttodriftsindtægter, som følge af at brugere af motorkøretøjer betaler for at holde på en parkeringsplads på offentlig vej, herunder fra parkeringsbilletter, beboerlicenser og erhvervslicenser"

Lov om offentlige veje i § 3, stk. 1 nr. 2 definerer offentlige veje således:

"*Offentlige veje: Veje, gader, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov".*

Parkeringsarealerne i Ørestad er åben for almindelige færdsel og arealerne administreres via By & Havn I/S, af Københavns Kommune og Staten. Arealerne er således omfattet af lov om offentlige veje.

Det bemærkes, at lov om private fællesveje i § 10, stk. 1 nr. 9 definerer en privat vej som følger:

"Privat vej: Vej, gade, bro eller plads, der ikke opfylder betingelserne for at være offentlig vej, jf. nr. 1, eller privat fællesvej, jf. nr. 3".

Til støtte for den nedlagte påstand gøres det gældende, at opkrævningen af parkeringslicenser i Ørestad må anses for at være offentlig (kommunal) parkeringsvirksomhed. Der er således tale om, at det offentlige opkræver betaling for parkeringslicenser (svarende til en skat) hos beboerne i Ørestad. Københavns Kommune og Staten

ejer henholdsvis 95% og 5% af By & Havn I/S og oppebærer i samme forhold alle indtægter fra parkeringslicenserne. Parkeringslicenserne i Ørestad fastsættes af Københavns Kommune og Staten.

Formålet med lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering har været at etablere et ensartet niveau for størrelsen af betaling for parkeringslicenser, hvilket sker ved at fratage kommunerne deres individuelle fiskale interesser i at opkræve betaling for parkeringslicenser. Parkeringsindtægterne skal ikke være en alternativ kommuneskat, som kommunerne vilkårligt kan skrue op for. Endvidere er det formålet med loven at sikre at prisen for parkeringslicenserne alene fastsættes ud fra trafikale overvejelser.

I forbindelse med vedtagelsen af Metroloven blev der ikke foretaget ændringer i den tidligere lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner ved forhøjelse af kommunale parkeringsindtægter (lov nr. 2011-06-14 nr. 592), og spørgsmålet herom blev heller ikke berørt i forarbejderne til Metroloven. Det gøres på den baggrund gældende, at By & Havn I/S's/Københavns Kommunes parkeringsindtægter i Ørestad er omfattet af *"lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering"*.

Uanset om parkeringsindtægterne opkræves af Københavns Kommune via By & Havn I/S er der stadigvæk tale om parkeringsindtægter, som oppebæres af Københavns Kommune som ejer af By & Havn I/S og som ikke er undtaget fra lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering.

Det er sagsøgernes opfattelse, at den eneste reelle grund til at Københavns Kommune har valgt at opkræve parkeringslicenser i Ørestad, som er eksorbitant højere end i den øvrige del af Københavns Kommune, er, at parkeringsindtægterne i Ørestad ikke modregnes i Statens tilskud til Københavns Kommune i henhold til lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner i forhold til kommunale parkeringsindtægter.

Københavns Kommune har således en direkte fiskal interesse i at parkeringsafgifterne i Ørestad er så høje som muligt – i modsætning til de parkeringslicenser, der opkræves i den øvrige del af Københavns kommune og som - via modregning i statstilskud - tilfalder Staten, når parkeringsindtægterne overstiger en vis grænse.

Ingen andre kommuner opkræver betaling for parkeringslicenser som bare tilnærmelsesvis svarer til betalingen for parkeringslicenser i Ørestad. Dette hænger sammen med at kommunerne ikke får økonomisk udbytte af parkeringsindtægter over en vis grænse, hvilket også er formålet med lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner. Det er påfaldende, Københavns Kommune har tilrettelagt sin opkrævning af betaling for parkeringslicenser således, at der betales relativt beskedne beløb for parkering i hele København, medens beboerne i Ørestad som de eneste i Københavns Kommune betaler eksorbitant mere for parkering.

Det gøres gældende, at sagsøgerne har den fornødne retlige interesse i at domstolene tager stilling til om Indenrigs- og Boligministeriet kan behandle parkeringsindtægterne fra Ørestad og parkeringsindtægterne fra de øvrige dele af Københavns Kommune forskelligt i henhold til af "lov om nedsættelse af statstilskud til kommuner i forhold til kommunale parkeringsindtægter"."

Københavns Kommune har procederet i overensstemmelse med følgende anbringender i påstandsdokument af 8. marts 2021:

"4.1 *Københavns Kommunes principale påstand om afvisning*

Det gøres gældende, at sagsøgernes påstande 1-3 ikke er egnet til påkendelse, hvorfor alle påstandene – eller subsidiært nogle af dem - bør afvises.

Indholdet af påstand 1 er, at kommunen skal overholde den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning ved *"fastsættelsen af størrelsen af de parkeringslicenser, .."*. Påstanden vil således ikke fastslå, hvad der skal være gældende mellem parterne, men har – fortsat – karakter af et anbringende til støtte for sagsøgernes øvrige påstande.

En påstand om, at Københavns Kommune skal overholde den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning er ikke egnet til at fastslå, hvad der konkret skal være gældende mellem parter. Der er tale om et generelt retsprincip, som sagsøgerne ikke kan opnå dom for.

Endvidere angår påstanden – ud over sagsøgerne – en ubestemt personkreds, *"øvrige beboere i Ørestad"*, der ikke er parter i sagen.

Endelig udtrykker påstand 1 ingenlunde det, der i henhold til sagsøgernes redegørelse for påstanden i processkrift 2 tilsyneladende ønskes opnået. Nemlig at ligebehandlingsgrundsætningen skul-

le have den konsekvens, at kommunen som interessent i By & Havn I/S skulle være forpligtet til at udøve sine ejerbeføjelser til at sikre, at den pris, der opkræves af By & Havn for parkering i Ørestad, ikke overstiger de almindelige takster for parkering på kommunens vejarealer i andre dele af byen.

Sagsøgernes påstand 2 vedrører den hypotetiske og fremtidige situation, at hvis Københavns Kommune vil opkræve parkeringslicens for parkering i Ørestad, så skal prisen svare til "*de til en hver tid gældende priser for parkeringslicenser for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune*". Allerede fordi der er tale om en hypotetisk og fremtidig situation, er påstanden uegnet til påkendelse.

Dertil kommer, at Københavns Kommunes hjemmel til at fastsætte bestemmelser om betaling for parkering er reguleret ved lov (lov om offentlige veje § 90 og bekendtgørelse om parkering på offentlige veje, BEK nr. 1231 af 4. november 2015 med senere ændringer). Det er efter indholdet af påstand 2 uklart, om påstanden tilsigter en fravigelse af disse regler, hvilket der selvsagt ikke kan gives dom for.

Endelig er påstanden for uklar og har et for ubestemt indhold og rækkevidde til at kunne danne grundlag for sagens behandling. Formuleringen *"Københavns Kommunes til enhver tid gældende priser for parkeringslicenser i den øvrige del af Københavns Kommune"*, siger således fx ikke noget om, hvilke(n) øvrig(e) del(e) af kommunen, sagsøgerne mener, at Ørestad skal sammenlignes med i relation til betalingsparkering.

Sagsøgernes påstand 3 vedrører efter sin ordlyd opkrævningen af parkeringslicenser i Ørestad i 2020. Sagsøgerne har i processkrift 2 redegjort for, at påstanden hviler på sagsøgernes opfattelse af, at kommunen via sit medejerskab til By & Havn I/S har været med til at fastsætte og opkræve betaling for parkering i Ørestad i 2020. Dette kan imidlertid ikke læses ud af påstandens ordlyd, som dermed ikke er egnet til at fastslå, hvad der skal være ret.

Dertil gør flere af de samme problemer sig gældende, som anført ovenfor vedrørende påstand 1 og 2, herunder hjemmelsgrundlaget for bestemmelser om betalingsparkering.

4.2 *Københavns Kommunes subsidiære påstand om frifindelse*

Skulle retten ikke finde grundlag for at afvise en eller flere af sagsøgernes 3 påstande, gør Kommunen subsidiært de samme anbringender gældende til støtte for Kommunens frifindelsespåstand.

Kommunen henholder sig endvidere til påstandsdokumenterne fra By & Havn og Social- og Indenrigsministeriet.

Derudover gør Kommunen nedenstående anbringender gældende til støtte for frifindelsespåstanden.

4.2.1 Kommunen er ikke rette sagsøgte i forhold til sagsøgernes påstande 2 og 3

I forhold til Sagsøgernes påstand 2 og 3 gør Kommunen gældende, at det ikke er Kommunen, men By & Havn, der opkræver betaling for parkering i Ørestad. Der henvises herved til Sagsøgernes anvendelse af begrebet "parkeringslicens" i påstand 2, jf. indledningsvis i afsnit 2 ovenfor.

Kommunen har ikke kompetence til at anerkende vilkår for prisfastsættelse for parkering på vegne af By & Havn, der er en selvstændig juridisk enhed. Der henvises herom også til By & Havns påstandsdokument.

4.2.2 Kommunen kan ikke bestemme, hvordan By & Havn skal prisfastsætte parkering i Ørestad, herunder at prisen skal svare til beboerlicenser i henhold til vejloven

Det bestrides, at opkrævningen af parkeringsafgifter i Ørestad må anses for offentlig (kommunal) parkeringsvirksomhed. De parkeringsanlæg i Ørestad, som denne sag omhandler, ejes og drives af By & Havn, der er en offentligt ejet virksomhed (interessentskab), som er etableret ved lov.

Ejerforholdet i By & Havn er i dag fordelt således, at Kommunen ejer 95 %, og Staten ejer 5 %.

Af By & Havns vedtægter følger, at selskabet ledes af en bestyrelse bestående af otte medlemmer, hvoraf to er udpeget af Staten, fire er udpeget af Københavns Kommune, og to er udpeget af medarbejderne. Det er By & Havns selvstændige bestyrelse og direktion, som leder selskabet.

Bestyrelsen træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning, herunder den overordnede tilrettelæggelse af interessentskabets virke inden for de retningslinjer, som er fastsat i vedtægten, forretningsstrategien, eller i øvrigt er meddelt af interessenterne. Beslutninger i bestyrelsen træffes med simpelt stemmeflertal, medmindre der efter vedtægten kræves særligt stemmeflertal.

Interessenterne i By & Havn; Kommunen og Staten, udøver deres ejerbeføjelser på interessentskabsmøder. Alle beslutninger på interessentskabsmøder kræver enstemmighed mellem interessenterne.

Kommunen har dermed ikke, trods sin majoritetsejerandel, bestemmende indflydelse over By & Havn, hverken på interessentskabsmøder eller i bestyrelsen.

By & Havn er således en selvstændig, ansvarlig juridisk enhed, og Kommune har ingen bestemmende indflydelse på selskabets drift, herunder vedrørende fastsættelse af parkeringsafgifter.

Det tilkommer ikke Kommunen at vurdere, om By & Havns aktiviteter ligger inden for selskabets hjemmelsgrundlag.

Subsidiært gøres det imidlertid gældende, at By & Havns udlejning af parkeringspladser i Ørestad er en aktivitet, der må anses for hjemlet og lovlig for By & Havn. Der henvises herom til de opgaver, der efter metroloven skal og kan udføres af By & Havn. Det fremgår navnlig af metrolovens § 15, stk. 3, at By & Havn kan drive "anden virksomhed, der har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling og havnedrift", samt jf. metrolovens § 15, stk. 4, at By & Havn skal drives på *et forretningsmæssigt grundlag*.

Det er ubestridt By & Havn, der forestår arealudviklingen af Ørestad. Etablering og foreløbig drift af de i plangrundlaget fastsatte parkeringsanlæg er en naturlig del af areal- eller byudviklerens opgave og således i overensstemmelse med, hvad der er forudsat i metroloven.

Både driften af parkeringsanlæggene og By & Havns senere afhændelse heraf skal være forretningsmæssig.

Det betyder, at selv hvis Kommunen kunne gøre en ejerskabsbetinget indflydelse gældende i forhold til By & Havns prissætning af parkering i Ørestad, så ville lovkravet om drift på forretningsmæssigt grundlag være til hinder for en beslutning om, at prisen for

parkering i selskabets parkeringsanlæg i Ørestad skulle svare til prisen for beboerlicenser, der er fastsat i henhold til vejlovgivningen.

4.2.3 Hjemmelsgrundlaget for administration af parkeringsanlæggene tilhørende By & Havn i Ørestad

Sagsøgerne har gjort gældende, at de parkeringsanlæg, der ejes og administreres af By & Havn, skulle være omfattet af lov om offentlige veje ("vejloven"). Det er ikke rigtigt.

Det forhold, at et parkeringsareal er åben for almindelig færdsel, det vil sige offentligt tilgængeligt, er ikke nok til, at det bliver omfattet af vejloven. Det er en yderligere betingelse, at arealet rent faktisk administreres af kommunen efter vejlovens regler, jf. definitionen på en offentlig vej i vejlovens § 3, stk. 1, nr. 2. Denne betingelse er ikke opfyldt for de omhandlede private parkeringsanlæg. By & Havns parkeringsanlæg administreres derfor ikke efter vejloven, herunder heller ikke vejlovens § 90 om kommunens hjemmel til at fastsætte bestemmelser om betalingsparkering.

By & Havn ejer parkeringsanlæggene og administrerer disse på grundlag af dels selskabets egen hjemmelslov, dels almindelige regler om drift af private parkeringsanlæg med offentlig adgang.

Kommunen har ikke i vejlovgivningen hjemmel til og er derfor heller ikke beføjet til at anerkende vilkår for betalingsbestemmelser i de af By & Havn ejede parkeringsanlæg. Kommunen bør derfor også af denne grund frifindes for sagsøgernes påstand 2 og 3.

Det følger også af det ovenfor anførte, at Kommunen må frifindes for Sagsøgernes påstand 1. Kommunen har som nævnt ingen myndighedsbeføjelser i forhold til fastsættelse af betalingsbestemmelser vedrørende parkering i By & Havns anlæg, og den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning er derfor allerede af den grund ikke relevant.

4.2.4 Parkeringsordningen i Ørestad er lovlig, sagligt velbegrundet og i overensstemmelse med plangrundlaget

Den eksisterende parkeringsordning i Ørestad, hvorefter parkering for hovedparten sker i betalingsparkeringsanlæg, ejet af By & Havn, suppleret af begrænsede offentlige parkeringspladser på vejarealer, er lovlig, herunder i overensstemmelse med planloven,

den for Ørestad gældende planlægning samt vejlovgivningen og færdselsloven.

Parkeringsanlæggene i Ørestad er såkaldte byggelovsparkeringspladser, som ikke er omfattet af vejlovgivningen og dermed heller ikke underlagt den kommunale vejmyndighed.

Det er ikke efter gældende lov en given kommunal opgave, at parkeringsbehovet i et område skal dækkes ved etablering af offentlige parkeringspladser, herunder på vejarealer. I Ørestad er løsning af parkeringsbehovet påset ved, at kommunen i planlægningen for området har betinget områdets udbygning af, at de i lokalplanen bestemte fælles parkeringsanlæg etableres.

Det er sagligt velbegrundet, at parkering i byudviklingsområderne i Københavns Kommune, herunder Ørestad, organiseres på en anden måde, end i den gamle del af byen. Ordningen i Ørestad er i øvrigt ikke enestående, idet lignende parkeringsordninger er planlagt og etableret i øvrige, nyere byudviklingsområder i kommunen.

Det gøres i den forbindelse også gældende, at parkeringsordningen i Ørestad og omkostningerne forbundet hermed for borgerne har indflydelse på prisen på byggeretter og efterfølgende på boliger i området. Der kan herom bl.a. henvises til det [..] fremlagte notat fra By & Havn. Alt andet lige må den dyrere parkeringsordning i Ørestad forventes at påvirke priserne på boliger i området i nedadgående retning. Omkostningerne forbundet med parkering i Ørestad kan derfor heller ikke af denne grund uden videre sammenlignes med priserne for beboerlicenser til parkering i øvrige dele af København.

Det gøres i den forbindelse tillige gældende, at parkeringsordningen i Ørestad og de hermed forbundne omkostninger har (eller burde have) været kendt for borgerne, herunder sagsøgerne i denne sag, da de erhvervede deres boliger.

4.2.5 Kommunens etablering og administration af supplerende vejlovsparkeringspladser

De ældre bydele i Københavns Kommune adskiller sig fra Ørestad og de øvrige byudviklingsområder i Københavns Kommune på flere områder.

For bydele etableret før 1950'erne er der ved byplanlægningen generelt ikke taget hensyn til behovet for parkering, hvilket medfører et uundgåeligt behov for gadeparkering. Parkering i de ældre bydele sker således primært på offentlige veje, hvor vejlovgivningen sætter rammerne for Kommunes vedtagelse af regler om betalingsparkering.

I visse områder af de ældre bydele er parkeringsbehovet større end, hvad gadeparkeringen kan rumme. For at sikre en hensigtsmæssig afvikling af trafikken, herunder parkeringssøgende trafikanter, har Kommunen fundet det nødvendigt at tilvejebringe yderligere parkeringsmuligheder ved opførelse eller opkøb af allerede etablerede parkeringsanlæg. Københavns Kommune har desuden ved midlertidig lejekontrakt lejet parkeringspladser i det private parkeringsanlæg under Israels Plads. Ordningen, der er etableret af hensyn til trafikafviklingen i området, er midlertidig, idet der på længere sigt så vidt muligt skal findes en anden løsning af parkeringsbehovet i området.

Ovennævnte parkeringsanlæg er optaget på Københavns Kommunes vejfortegnelse og administreres af den kommunale vejmyndighed som offentligt vejareal. Beboere med en beboerlicens til området kan derfor parkere i anlæggene på samme måde som på øvrige vejparkeringspladser.

4.2.6 Den forvaltningsretlige grundsætning om ligebehandling

Kommunen er selvsagt enig i, at Kommunen skal overholde den forvaltningsretlige ligebehandlingsgrundsætning, når Kommunen inden for sit hjemmelsgrundlag fastsætter bestemmelser om betalingsparkering.

Denne sag handler imidlertid reelt om, at Sagsøgerne *oplever* at være genstand for bebyrdende forskelsbehandling, fordi de som borgere med bolig i én del af Københavns Kommune må betale væsentligt mere for parkering, end borgere i andre dele af kommunen eventuelt skal betale.

Men det, som Sagsøgerne oplever som bebyrdende forskelsbehandling, er ikke et udtryk for brud på den forvaltningsretlige grundsætning om ligebehandling, der går ud på, at "lige forhold skal behandles ens". Der kan herom henvises til Niels Fenger (red.) Forvaltningsret (2018), s. 356.

Der er nemlig ikke tale om lige forhold, når Sagsøgerne vil sammenligne de betalingsparkeringsordninger, som Kommunen efter vejloven har truffet bestemmelse om, for så vidt angår de ældre dele af byen, med de ordninger, der på privatretligt grundlag gælder for parkeringsanlæggene tilhørende By & Havn i Ørestad.

Det er vigtigt at forstå, at der ikke gælder en almindelig, offentligretlig forpligtelse for Kommunen til at sørge for vejlovsparkeringspladser til alle borgere i kommunen, herunder i enkelte bydele.

Når Kommunen alligevel i de ældre dele af byen har bestræbt sig på at etablere yderligere vejlovsparkeringspladser, jf. afsnit 4.2.5 ovenfor, skyldes dette primært to forhold:

1) Kommunen har ikke hjemmel, herunder i bygge- eller planloven, til at pålægge ejere af allerede bebyggede ejendomme at etablere de for ejendommens parkeringsbehov nødvendige parkeringspladser på egen grund.

2) Det voksende parkeringsbehov, der følger af, at stadig flere borgere i byen har bil(er), medfører en trængselsproblematik på vejene, som den kommunale vejmyndighed ikke kan undlade at søge at afhjælpe.

Ved den offentligretlige administration af parkeringspladser på vejarealer – uanset, om det er på terræn eller i et kommunalt ejet parkeringsanlæg – skal Kommunen selvsagt iagttage ligebehandlingsgrundsætningen, herunder ved fastsættelse af bestemmelser om betalingsparkering. De forskellige betalingszoner i kommunen tillige med de forskellige parkeringslicensordninger, man kan læse om på kommunens hjemmeside, illustrerer, at der efter vejloven sagligt og lovligt kan opkræves forskellig betaling for parkering forskellige steder i byen og for forskellige brugere/køretøjer.

Det er således bl.a. ud fra saglige kriterier bestemt, at parkering på offentlig vej i Ørestad skal være gratis, selv om der opkræves betaling i de fleste andre områder i kommunen.

Efter nugældende lovgivning er det en offentligretlig, kommunal opgave at påse, at private (og offentlige) bygherrer i forbindelse med nybyggeri, herunder i byudviklingsområder som Ørestad, sørger for at etablere det nødvendige antal parkeringspladser, der skal dække den pågældende ejendoms parkeringsbehov. Udgangs-

punktet er altså efter gældende lov, at nye ejendomme skal sørge for egne parkeringspladser, såkaldte byggelovsparkeringspladser. Kommunen har som bygge- og planmyndighed både hjemmel og pligt til at sørge for, at disse private parkeringspladser etableres i takt med, at der gives byggetilladelser.

I Ørestad er parkeringsplanlægningen og -anlægsforpligtelsen i henhold til ovennævnte bestemmelser løst ved, at nogle ejendomme har eget parkeringsanlæg, som de selv har betalt opførelsen og driften af, hvorimod andre ejendomme får løst deres parkeringsbehov ved, at parkeringspladserne er samlet i større, parkeringshuse, ejet af By & Havn. De fælles parkeringsanlæg, ejet af By & Havn, erstatter således en udgift til etablering og drift af parkeringspladser, der ellers ville have ligget på de enkelte ejendomme og påhvilet boligejerne.

Der er således tale om en helt anden ordning og med et helt andet hjemmelsgrundlag for parkeringspladserne i By & Havns anlæg, end parkeringspladserne på vejarealer i andre dele af byen.

4.2.7 Kommunen har ingen økonomisk (fiskal) interesse i By & Havns opkrævning af parkeringsafgifter i Ørestad

Det bestrides, at Københavns Kommune skulle have en særlig økonomisk (fiskal) interesse i, at der opkræves parkeringsafgifter i Ørestad.

Det er ikke korrekt, når det i stævningen, side 9, indikeres, at parkeringsindtægterne fra Ørestad skulle tilfalde Københavns Kommune. Indtægterne tilfalder By & Havn, der som redegjort for i Kommunens svarskrift har en meget betydelig gæld, som ad åre skal søges dækket ind ved selskabets forretningsmæssige aktiviteter.

Kommunen har således ikke på noget tidspunkt modtaget (andel af) parkeringsindtægterne.

Kommunen kan i øvrigt tilslutte sig det i By & Havns påstandsdokument anførte om, at selskabets opkrævning af betaling for parkering i Ørestad under alle omstændigheder ikke har karakter af en særbeskatning af beboerne i Ørestad.

4.2.8 Indtægterne fra By & Havns parkeringsanlæg i Ørestad er ikke omfattet af lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering

Det bestrides, at parkeringsindtægterne vedrørende By & Havns parkeringsanlæg i Ørestad skulle være omfattet af lov om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering.

Denne lov omhandler, jf. lovens § 3, stk. 1, kommunernes indtægter fra betalingsparkeringsordninger i henhold til § 90, stk. 1 og 2, i lov om offentlige veje. Loven finder således allerede af den grund ikke anvendelse på de af denne sag omhandlede parkeringsindtægter.

Der henvises i øvrigt til de anbringender, der er gjort gældende af Social- og Indenrigsministeriet."

Københavns Kommune har i relation til sagsøgernes påstand 4 supplerende til støtte for sin afvisningspåstand gjort gældende, at påstanden efter sin ordlyd ikke omfatter Københavns Kommune, og at påstanden allerede af denne grund må afvises. Hertil kommer, at påstanden efter sit indhold vedrører et økonomisk mellemværende mellem Københavns Kommune og staten, hvorfor sagsøgerne ikke har nogen retlig interesse i at få prøvet påstanden.

Indenrigs- og Boligministeriet har i det væsentlige procederet i overensstemmelse med følgende anbringender i påstandsdokument af 8. marts 2021:

"**2.1 Anbringender til støtte for afvisningspåstanden**

Sagsøgerne har ikke retlig interesse i at få prøvet, hvorvidt opkrævning af parkeringsafgifter i Ørestad via By & Havn I/S er omfattet af reglerne i lov om nedsættelse af statstilskud til kommunerne i forhold til kommunale parkeringsindtægter, idet dette spørgsmål ikke berører sagsøgernes retstilstand.

Lovens § 1, stk. 1, fastslår, at indenrigs- og boligministeren nedsætter statens tilskud, jf. § 14 i lov om kommunal udligning og generelle tilskud til kommuner, til de kommuner, der har indtægter fra opkrævet betaling for parkering, der overstiger et fast loft opgjort til 320 kr. pr. indbygger. Nedsættelsen svarer til det fulde beløb, som indtægterne overstiger loftet.

Retsvirkningen af, at By & Havn I/S' indtægter måtte anses for at være omfattet af lovens regler, er således, at statens tilskud til Kø-

benhavns Kommune efter den kommunale tilskuds- og udligningslov nedsættes. Selv hvis By & Havn I/S' opkrævning af parkeringsafgifter – som ministeriet antager sagsøgerne anvender synonymt med indtægter fra parkering – var omfattet af lov om nedsættelse af statstilskud til kommunerne, ville det ikke påvirke størrelsen af den betaling for parkering, som brugerne af By & Havn I/S' anlæg i Ørestaden skulle betale.

En nedsættelse af statens tilskud efter den kommunale udligningsog tilskudslov til Københavns Kommune berører således hverken direkte eller indirekte sagsøgernes retstilstand. Påstanden angår udelukkende retsforholdet mellem Københavns Kommune og staten.

2.2 Anbringender til støtte for frifindelsespåstanden

Københavns Kommune modtager ikke indtægter fra opkrævning af parkeringsafgifter i Ørestad for de anlæg, som ejes og drives af By & Havn I/S.

Betingelserne i § 1, stk. 1, i lov om nedsættelse af statstilskud til kommunerne i forhold til kommunale parkeringsindtægter og for nedsættelse af statens tilskud til Københavns Kommune for indtægter fra opkrævning af parkeringsafgifter i de parkeringsanlæg i Ørestad, som ejes og drives af By & Havn I/S, er således ikke opfyldt.

Endvidere har de parkeringsanlæg i Ørestad, som ejes og drives af By & Havn I/S, ikke karakter af "offentlig vej". Ved offentlige veje forstås efter lov om offentlige veje m.v., § 3, nr. 2, veje, gade, broer og pladser, der er åbne for almindelig færdsel, og som administreres af stat eller kommune efter denne lov.

Da parkeringsanlæggene i Ørestad administreres af By & Havn I/S og ikke af stat og kommune, opfylder anlæggene ikke betingelserne for at være offentlig vej. By & Havn I/S skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, jf. § 15, stk. 4, i lov nr. 551 af 6. juni 2007 med senere ændringer om Metroselskabet I/S og Udviklingsselskabet By & Havn I/S. Der er dermed tale om parkering, som hviler på privatretligt grundlag.

Indenrigs- og Boligministeriet kan også henvise til Økonomi- og Indenrigsministeriets besvarelse af 31. oktober 2016 af spørgsmål nr. 684 stillet af Folketingets Transport- og Bygningsudvalg [..]. Det

fremgår heraf, at det daværende Transport- og Bygningsministerium har oplyst, at parkering på arealer, der tilhører By & Havn I/S, er at anse for parkering på privat ejendom. Ministeriet oplyste videre, at lov om offentlige veje m.v. ikke finder anvendelse på privat ejendom.

Selv hvis Københavns Kommune modtog indtægter fra opkrævning af parkeringsafgifter i Ørestad for de anlæg, som ejes og drives af By & Havn I/S, er betingelserne for nedsættelse af tilskuddet til Københavns Kommune i loven om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering, § 3, jf. § 1, stk. 1, således ikke opfyldt."

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har procederet i overensstemmelse med følgende anbringender i påstandsdokument af 8. marts 2021:

"3.1 Overordnet

Udviklingsselskabet By & Havn I/S fastholder det i svarskrift af 20. maj 2020 og duplik af 25. januar 2021 anførte, som gentages. Udviklingsselskabet By & Havn I/S påberåber sig i øvrigt de samme anbringender, som er fremført af Københavns Kommune og Social og Indenrigsministeriet.

Det følgende gøres gældende til støtte for Udviklingsselskabet By & Havn I/S' endelige påstande, uanset det oprindeligt er fremsat i forhold til de af sagsøgerne tidligere i forberedelsen nedlagte og/eller formulerede påstande.

3.2 Anbringender til støtte for afvisningspåstanden

Udviklingsselskabet By & Havn I/S gør gældende, at sagsøgernes påstande 1-2 principalt skal afvises.

Der henvises i det hele til Udviklingsselskabet By & Havn I/S' bemærkninger i svarskriftet til sagsøgernes oprindelige påstande, som tilsvarende gøres gældende i forhold til de nye påstande.

For så vidt angår påstand 1 er der tale om en påstand, som i realiteten har karakter af et anbringende til støtte for påstand 2 og 3, idet sagsøgerne med påstand 2 og 3 i en eller anden form ønsker Udviklingsselskabet By & Havn I/S' prissætning fastsat på samme måde som i Københavns Kommune, under anbringende af at sagsøgerne har krav på en prissætning som i Københavns Kommune. Det sid-

ste er - som Udviklingsselskabet By & Havn I/S forstår påstand 1 - akkurat indholdet af denne påstand. Påstand 1 er derfor et anbringende til støtte for påstand 2 og påstand 3, hvorfor påstand 1 bør afvises.

Herudover vedrører påstand 1 fremtidige og hypotetiske forhold, der rækker ud over selve den aktuelle og konkrete retlige tvist i sagen, herunder Udviklingsselskabet By & Havn I/S' fremtidige overholdelse af den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning.

Påstanden er udformet så generelt, at den ikke er egnet til at afgøre en konkret og aktuel retstvist mellem parterne, og sagsøgerne kan ikke opnå dom for, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S fremover skal overholde en given lovgivning, herunder bl.a. uskrevne forvaltningsretlige principper og grundsætninger i øvrigt.

For så vidt angår påstand 1 's sidste led - hvorefter Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke alene skal overholde lighedsgrundsætningen ved fastsættelsen af størrelsen af de parkeringslicenser, der kan opkræves hos sagsøgerne, men også hos *"øvrige beboere i Ørestad"* - bemærkes i øvrigt, at sagsøgerne ikke har retlig interesse i en selvstændig prøvelse af denne del af påstanden, der angår en ubestemt og ikke nærmere afgrænset personkreds, der ikke er part i sagen.

For så vidt angår påstand 2 bemærkes <u>for det første</u>, at påstanden vedrører Udviklingsselskabet By & Havn I/S' fremadrettede prisfastsættelse og således i realiteten også angår hypotetiske, fremtidige forhold, der rækker ud over den aktuelle og konkrete retlige tvist i sagen, hvorfor påstanden - hvis den tages under påkendelse - vil indebære, at den foreliggende sag anvendes som løftestang for regulering også af Udviklingsselskabet By & Havn I/S' fremtidige adfærd og virksomhed. Dette kan sagsøgerne <u>ikke</u> opnå dom for.

<u>For det andet</u> bemærkes, at påstanden med sin formulering *"Københavns Kommunes til enhver tid gældende priser for parkeringslicenser for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune"* er uklar og af ubestemt indhold og rækkevidde og dermed ikke egnet til at danne grundlag for sagens behandling.

3.3 Anbringender til støtte for frifindelsespåstandene

3.3.1 Generelt

Det følgende gøres gældende til støtte for alle Udviklingsselskabet By & Havns frifindelsespåstande, dvs. til støtte for de subsidiære frifindelsespåstande i forhold påstand 1 og påstand 2 samt til støtte for frifindelsespåstanden i forhold til påstand 3.

Det gøres overordnet gældende, at det påhviler sagsøgerne at godtgøre, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S parkeringsadministration er ulovlig, og denne bevisbyrde er ikke løftet.

3.3.2 Manglende hjemmel i Metroloven til udlejning af parkeringspladser

Det må afvises, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' udlejning af parkeringspladser i Ørestad ikke har hjemmel i Metroloven, og at forvaltningen af parkeringsforholdene i Ørestad derfor bør ske på samme måde som andre steder i København.

Metrolovens § 15, stk. 1 bestemmer, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' formål er at forestå udvikling af selskabets arealer, og efter lovens § 15, stk. 3, kan selskabet drive virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudvikling.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S gør gældende, at udlejning af parkeringspladser er udvikling af selskabets arealer eller virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med arealudviklingen, hvorfor parkeringsudlejning er behørigt hjemlet i Metrolovens § 15.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er et selskab, der ikke er underlagt de samme regler som fx Københavns Kommune. Således fremgår det direkte af Metrolovens § 15, stk. 4, at selskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag, og af forarbejderne til Metroloven fremgår, *"at selskabet skal agere kommercielt og har til opgave at skabe størst muligt overskud."*.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er derfor ikke forpligtet til at forvalte parkeringsforholdene i Ørestad på samme måde som andre steder i København. Tværtimod er Udviklingsselskabet By & Havn I/S underlagt en lovbunden forpligtelse til netop at agere på en anden og kommerciel måde end eksempelvis Københavns Kommune, idet selskabet bl.a., som det fremgår af forarbejderne til Metroloven, *"derimod [har] en forpligtelse til at få den størst mulige værdi ud af de arealer, som selskabet råder over."*.

For en nærmere gennemgang af retsgrundlaget for og formålet bag etableringen Udviklingsselskabet By- og Havn I/S henvises, der i det det hele til afsnit 2.3 i Udviklingsselskabet By- og Havn I/S' svarskrift af 20. maj 2020.

3.3.3 Offentlig (kommunal) parkeringsvirksomhed

Parkeringsanlæggene i Ørestad er ejet af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, der drives i interessentskabsform med offentlige aktører som interessenter, men dette medfører ikke, at selskabets parkeringsanlæg bliver anset som værende offentlige, eller at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal anses for værende en offentlig eller kommunal parkeringsvirksomhed.

Lov nr. 699 af 8. juni 2018 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering gælder således heller ikke for Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. herved tillige Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse i brevet af 16. april 2019 [..].

Københavns Kommune har intet at gøre med fastsættelsen af parkeringsafgifterne i Ørestad, som derimod i det hele fastsættes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S ud fra en forretningsmæssig og markedskonform vurdering og ikke ud fra hvile-i-sig-selv-princippet, jf. herom tillige notatet af 17. december 2015 [..].

Det må derfor også afvises, at Københavns Kommune *"omgår'* lov nr. 699 af 8. juni 2018 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner ved via deltagelsen i Udviklingsselskabet By & Havn I/S at sikre, at parkeringsindtægterne i Ørestad *"går ubeskåret til Københavns Kommune"*.

Parkeringsindtægterne går ikke til Københavns Kommune, men til Udviklingsselskabet By & Havn I/S til brug for opfyldelsen af interessentskabets forpligtelser, idet det kun er Udviklingsselskabet By & Havn I/S' *samlede over- og underskud*, der er genstand for fordeling efter vedtægtens pkt. 5 [..]. Som det fremgår af vedtægtens pkt. 3 om formål [..] skal interessentskabet *"drives på et forretningsmæssigt grundlag med størst mulig værdiskabelse og skal arbejde for at afvikle den gæld, som interessentskabet etableres med''*, således at det (først) *"på sigt"* er muligt at kunne skabe grundlag for overskud til ejerne, herunder Københavns Kommune.

Det bestrides som urigtigt, at *"indtægterne går således ubeskåret til Københavns Kommune"*. Som anført i svarskriftet på side 6-7 oppebærer Københavns Kommune *ingen* parkeringsindtægter i Ørestad men får alene del i overskuddet i Udviklingsselskabet By & Havn I/S, hvilket imidlertid tillige forudsætter, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har haft overskud, hvilket selskabet indtil videre slet ikke har haft på parkeringsaktiviteterne, jf. nærmere under pkt. 3 og pkt. 4.3.4 om beregning af overskud i Udviklingsselskabet By & Havn I/S duplik af 25. januar 2021.

Det må afvises, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S forfølger usaglige formål ved opkrævningen af parkeringsafgifter i Ørestad, og at prisfastsættelsen i Ørestad *"tjener rent fiskale formål for Københavns Kommune"*, som hævdet af sagsøgerne.

Københavns Kommunes ejerandel af Udviklingsselskabet By & Havn I/S udgør 95 %, men ikke desto mindre kræver beslutninger i interessentskabet enstemmighed mellem interessenterne, jf. vedtægtens pkt. 7.2.

Ejerforholdene og det forhold, at et privat organ i øvrigt har tætte organisatoriske bånd til det offentlige, er ikke afgørende for, om et privat organ kan anses for en offentlig myndighed.

De parkeringsarealer, som ejes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, er således ikke at anse for offentlige parkeringsarealer, og Udviklingsselskabet By & Havn I/S driver ikke offentlig parkeringsvirksomhed.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er ikke en del af denne offentlige forvaltning, hvorfor parkeringsarealerne allerede af denne grund ikke er omfattet af definitionen af offentlige veje i lov om offentlige vejes § 3, stk. 1, nr. 2. Udviklingsselskabet By & Havn I/S er heller ikke en vejmyndighed, jf. kapitel 2 i lov om offentlige veje.

Det er således ikke rigtigt når sagsøgerne anfører, at parkeringsanlæggene, der ejes og administreres af Udviklingsselskabet By & Havn I/S er omfattet af i lov om offentlige vej. Parkeringsanlæggene administreres ikke efter vejloven, herunder heller ikke efter vejlovens § 90.

Som redegjort for i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' svarskrift af 20. maj 2020 under afsnit 2.4 har Udviklingsselskabet 16 parkeringsarealer i Ørestaden. Alle arealerne er beliggende på privat

ejendom. Ingen af arealer har i Københavns Kommunes vejfortegnelse og/eller i Den Centrale Vej- og Stifortegnelse [..] status som offentlige veje eller private fællesveje. Hermed er ingen af arealerne omfattet af vejloven eller privatvejsloven.

Der er retligt tale om privat udlejning af parkeringsarealer på privat ejendom, og reguleringen af parkeringsafgifter sker på privatretligt grundlag og ikke i henhold til reglerne i vejloven, jf. herved tillige Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse i brevet af 16. april 2019 [..] med henvisning til det daværende Transport- og Bygningsministeriums besvarelse af spørgsmål 684 af 31. oktober 2016 til Folketingets Transport- og Bygningsudvalg.

Det gøres i fortsættelse heraf gældende, at det forhold at parkeringspladser er offentligt tilgængelige ikke betyder, at der er tale om offentlig parkering. Det forhold, at et privat parkeringshus er offentligt tilgængeligt, medfører således ikke, at der bliver tale om offentlig parkering.

Lov nr. 699 af 8. juni 2018 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering gælder således heller ikke for Udviklingsselskabet By & Havn I/S, jf. herved tillige Økonomi- og Indenrigsministeriets opfattelse i brevet af 16. april 2019 [..].

Københavns Kommune har intet at gøre med fastsættelsen af parkeringsafgifterne i Ørestad, som derimod i det hele fastsættes af Udviklingsselskabet By & Havn I/S ud fra en forretningsmæssig og markedskonform vurdering og ikke ud fra hvile-i-sig-selv-princippet, jf. herom tillige notatet af 17. december 2015 [..].

Københavns Kommune bedriver vejmyndighed efter vejloven og er planmyndighed efter planloven.

I henhold til gældende lovgivning er det en kommunal opgave at påse, at der i forbindelse med nybyggeri udlægges det nødvendige antal parkeringspladser til det pågældende byggeri. Københavns Kommune har således som byggemyndighed og planmyndighed både hjemmel og pligt til at sørge for, at det nødvendige antal parkeringspladser etableres. Bestemmelser om parkering i kommuneplaner og lokalplaner samt udarbejdelse af parkeringsstrategier m.v. er således udtryk for almindelig saglig myndighedsudøvelse på planområdet. Det er således udtryk for god planlægning, at en Københavns Kommune i forbindelse med lokalplanlægning for

Ørestaden har indtænkt og har planlagt for parkeringen i området. Det forhold, at Københavns Kommune i en lokalplan har stillet krav til parkeringsforholdene, herunder fx krav om, at parkering indenfor lokalplanområdet skal ske i dertil indrettede parkeringshuse, medfører imidlertid ikke, at dette bliver til offentlig parkering.

Det skal i sammenhængen bemærkes, at der ikke er hjemmel i planloven til at regulere ejer- og brugerforhold.

Det gøres således gældende, at Københavns Kommunes varetagelse af sin myndighedsopgaver efter bl.a. vejloven og planloven ikke medfører, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' parkeringsvirksomhed bliver offentlig.

Det gøres gældende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har den fornødne hjemmel til sine aktiviteter, og at der ikke er tale om "skatter og afgifter".

3.3.4 Den forvaltningsretlige lighedsgrundsætning

3.3.4.1 Udviklingsselskabet By & Havn I/S

Allerede fordi Udviklingsselskabet By & Havn I/S af de ovenfor anførte grunde ikke er - eller kan sidestilles med - en kommune og er underlagt helt andre regler, som i vidt omfang varetager helt andre formål end de, der gælder for en forvaltningsvirksomhed, er Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke underlagt de forvaltningsretlige principper, herunder den almindelige forvaltningsretlige lighedsgrundsætning, i videre omfang end Metroloven har pålagt selskabet.

Institutioner, foreninger og selskaber, der er oprettet på privatretligt grundlag omfattes som det klare udgangspunkt ikke af begrebet *"den offentlige forvaltning"*.

Statslige og kommunale institutioner, der er organiseret i selskabsform, fx som interessentskaber, er således aldrig umiddelbart en del af den offentlige forvaltning, og omfattes dermed ikke af forvaltningsloven og almindelige forvaltningsretlige grundsætninger, medmindre dette specifikt følger af anden lovgivning.

Dette udgangspunkt understreges at, at lovgiver i Metrolovens § 22 har fundet det nødvendigt at indsætte en bestemmelse, hvorefter

lov om offentlighed i forvaltningen, forvaltningsloven og lov om Folketingets Ombudsmand gælder for Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Ovenstående gælder tillige for selskaber, hvori staten eller en kommune er aktionær, interessent eller lignende, uanset om staten eller kommunen ejer 100 % af selskabet. Det har i sammenhængen ingen betydning, hvilke aktiviteter selskabet udfører, herunder om de pågældende aktiviteter kan sidestilles med sådanne, der sædvanligvis udøves af forvaltningsmyndigheder.

Det må derfor i det hele afvises, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' interessenter skal identificeres med Udviklingsselskabet By & Havn I/S' "og omvendt".

Omfanget af Udviklingsselskabet By & Havn I/S parkeringsaktivitet i Ørestaden ændrer ikke herpå.

Men hertil kommer, at Metroloven som nævnt medfører, at lovgiver udtrykkeligt har bestemt, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal agere anderledes end selskabets interessenter. Der er med andre ord tale om en lovbestemt pligt til at agere "på en anden måde". Allerede af den årsag er sagsøgernes hypotetiske antagelse om kommuners misbrugsmuligheder ved oprettelse af interessentskaber uden betydning for denne sag. Som der er redegjort for i Udviklingsselskabet By & Havn I/S svarskrift af 20. maj 2020 under afsnit 2.3 er det forudsat i forbindelse med etablering af Udviklingsselskabet By & Havn I/S, at det skal drives på forretningsmæssigt grundlag, dvs. at selskabet skal agere kommercielt og har til opgave at skabe størst muligt overskud.

Generelt må det anføres, at baggrunden for at udskille opgaver, der tidligere har været udført som en del af den offentlige forvaltning, til at blive udført på markedsvilkår i selskabsform, ofte vil være ønsket om at etablere en ren eller i hvert fald overvejende forretningsmæssig drift på markedsvilkår svarende til principperne for driften af privat erhvervsvirksomhed. Inddragelse af sådanne selskaber under forvaltningsloven og de almindelig forvaltningsretlige principper vil derfor ofte være i stride mod hele baggrunden for udlægning af opgaven til drift i selskabsform.

Det gøres gældende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke er underlagt de forvaltningsretlige principper, herunder den almindelige forvaltningsretlige lighedsgrundsætning, i videre omfang end

Metroloven har pålagt selskabet, og der henvises i det hele til afsnit 3.2.4 i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' svarskrift af 20. maj 2020 og afsnit 4.3.3.1 i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' duplik af 25. januar 2021.

Hertil kommer, at selv hvis lighedsgrundsætningen fandt anvendelse, finder grundsætningen kun anvendelse på "lige forhold".

Selv hvis man hypotetisk anså Udviklingsselskabet By & Havn I/S for en "myndighed" underlagt de forvaltningsretlige principper, herunder den almindelige forvaltningsretlige lighedsgrundsætning, er myndigheder ikke forpligtet til at ligebehandle "på tværs" af de forvaltningsretlige specialitetsprincipper, således at et delvist statsligt oprettet selskab er underlagt ageren i den kommunale forvaltning.

Det vil herefter kun være relevant at sammenligning med en anden *privat parkeringsvirksomhed i København.* Som der er redegjort for i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' svarskrift af 20. maj 2020, er parkeringsforholdene i Ørestad baseret på et særligt og anderledes retsgrundlag og med en anden administration, end tilfældet er i resten af København. Hertil kommer, at Ørestad er et særligt byudviklingsområde, der ikke kan sammenlignes med den øvrige del af København.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S har således heller ikke tilsidesat nogen lighedsgrundsætning ved opkrævning af parkeringsafgifter i Ørestad, idet det bemærkes, at sagsøgerne - som indledningsvist bemærket – så vidt ses ikke har gjort gældende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S har udøvet forskelsbehandling *i Ørestad.*

Desuden har Udviklingsselskabet By & Havn I/S ikke udøvet forskelsbehandling i Ørestad.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S er berettiget til at prissætte både betaling for parkering og kontrolafgifter ud fra en kommerciel vurdering, og er ikke bundet af reglerne for offentlig parkeringskontrol og pålæg af parkeringsafgifter herfor.

Det gøres i fortsættelse heraf gældende, at sagsøgerne ikke kan få dom for, at politiske beslutninger ikke kan træffes. Der kan således være andre årsager til behovet for en divergerende prisfastsættelse i Ørestad hhv. i fx Indre By. Som det fremgår af bilag 20, er der forskellige priser på beboerlicenser alt efter, hvor langt køretøjet kører

på literen, og om det er et el-køretøj osv. Dersom sagsøgerne fik medhold i, at priserne overalt i kommunen *stedse* skal være ens, umuliggøres muligheden for at skabe forskellige incitamentsstrukturer på tværs af bydelene. Dette er ikke en opgave for domstolene.

3.3.5 Andre parkeringsanlæg

Udviklingsselskabet By & Havn I/S' har sit eget lovgrundlag og er i det hele ubundet af, hvorledes Københavns Kommune forvalter parkeringsvirksomheden i resten af kommunen, herunder fx i relation til beboerlicenser virkning i underjordiske og eller "almindelig" P-anlæg.

Det gøres gældende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S ingen pligt har til at fastsætte priserne for beboerlicens i Ørestaden på samme måde som - eller blot under inspiration af- Københavns Kommunens forvaltning af beboerlicenser.

3.3.6 Økonomien i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' parkeringsvirksomhed

For en redegørelse for økonomien forbundet med parkeringsvirksomheden henvises der i det hele til afsnit 2.5 i Udviklingsselskabet By & Havn I/S' svarskrift samt afsnit 3 i duplik af 25. januar 2021.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S kan herudover i det hele tiltræde Københavns Kommunes opgørelse i kommunens svarskrift af 26. august 2019.

Det gøres gældende, at profitabiliteten af parkeringsvirksomheden ikke har nogen betydning for de af sagsøgerne fremførte anbringender, hvorfor disse ikke kan føre til domfældelse til fordel for sagsøgerne.

Spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om en god forretning eller ej har således ingen betydning for, hvorvidt Udviklingsselskabet By & Havn I/S har hjemmel til at drive aktiviteten. Det ses endvidere ikke at have betydning for spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om offentlig eller privat parkeringsvirksomhed og i forlængelse heraf, hvorvidt Udviklingsselskabet By & Havn I/S er underlagt almindelige forvaltningsretlige grundsætninger.

3.3.7 Særbeskatning af beboerne i Ørestad

Det må afvises, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' opkrævning af parkeringsafgifter er en særbeskatning af beboerne i Ørestad.

Afgørende for, om en pengeydelse der opkræves, kan anses for "skat", er i første række, om pengeydelsen opkræves af "det offentlige". Udviklingsselskabet By & Havn I/S er ikke en offentlig myndighed. Parkeringsafgiften er heller ikke en "skat", jf. grundlovens § 43. Parkeringsafgifter tilgår ikke, som hævdet af sagsøgerne, Københavns Kommune og påvirker heller ikke Københavns Kommunes tilskud efter lov nr. 699 af 8. juni 2018 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering.

Selv hvis Udviklingsselskabet By & Havn I/S blev anset som værende en offentlig myndighed, kan parkeringsafgift ikke anses som en "skat", jf. grundlovens § 43. En skat er en pligtmæssig betaling til det offentlige, der ikke kan anses som værende et vederlag for nogen tilsvarende eller konkret modydelse fra det offentlige. Sagsøgerne får ved anvendelsen af parkeringsarealerne en ydelse i form af, at de kan parkere på arealerne. Dertil kommer, at der ikke er tale om en pligtmæssig betaling. Anvendelse af Udviklingsselskabet By & Havns I/S parkeringspladser er et valg, ligesom ved køb af andre private varer og tjenesteydelser, medfører det en betaling. Det gør det ikke til en skat.

Det gøres gældende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' opkrævning af parkeringsafgifter ikke er en særbeskatning af beboerne i Ørestad.

3.3.8 Konklusion

Af de ovenfor anførte grunde er der ikke grundlag for at tilpligte Udviklingsselskabet By & Havn I/S at anerkende en forpligtelse til, at opkrævninger af parkeringsudgifter hos sagsøgerne (i 2020 eller senere) skal nedsættes, hvorfor Udviklingsselskabet By & Havn I/S skal frifindes for påstandene herom."

Rettens begrundelse og resultat

Påstand 1
Sagsøgerne har over for såvel Københavns Kommune som By & Havn nedlagt påstand om, at disse sagsøgte tilpligtes at anerkende, at de skal overholde den almindeligt gældende forvaltningsretlige lighedsgrundsætning ved deres fastsættelse af størrelsen af de parkeringslicenser, der kan opkræves hos sagsøgerne og øvrige beboere i Ørestad.

Retten finder, at påstanden har karakter af et anbringende til støtte for sagsøgernes påstande 2 og 3. Det bemærkes, at en stillingtagen til påstanden ikke vil påvirke parternes retsstilling.

Retten afviser allerede derfor sagsøgernes påstand 1 over for såvel Københavns Kommune som By & Havn.

Påstand 2
Med påstand 2 ønsker sagsøgerne, at såvel Københavns Kommune som By & Havn skal anerkende, at "prisen for den årlige parkeringslicens", som de sagsøgte kan opkræve over for "beboere i Ørestad skal svare til Københavns Kommunes til enhver tid gældende priser for parkeringslicenser for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune" som nærmere angivet i et af sagens bilag.

Påstanden angår den fremadrettede prisfastsættelse og er efter sin ordlyd ikke tidsbegrænset. Endvidere vedrører påstanden flere ubestemte personkredse, herunder "beboere i Ørestad", der ikke er omfattet af sagen.

Som følge af det anførte findes påstanden at angå hypotetiske og fremtidige forhold og at være af en sådan uklar og ubestemt rækkevidde, at påstanden ikke er egnet til at blive taget under påkendelse. Retten afviser derfor sagsøgernes påstand 2 over for såvel Københavns Kommune som By & Havn. Det af sagsøgerne anførte findes ikke i øvrigt at kunne føre til noget andet resultat.

Påstand 3 over for Københavns Kommune
Med påstand 3 ønsker sagsøgerne, at Københavns Kommune skal anerkende, at "prisen for den årlige parkeringslicens", som kommunen kan opkræve over for "beboere i Ørestad skal svare til Københavns Kommunes priser i 2020 for parkeringslicens for beboere i den øvrige del af Københavns Kommune" som nærmere angivet i et af sagens bilag.

Påstanden vedrører flere ubestemte personkredse, herunder "beboere i Ørestad", der ikke er omfattet af sagen. Dertil kommer, at Københavns Kommune ikke p.t. opkræver betaling for parkering i Ørestad, hvorfor påstanden findes at savne aktualitet i forhold til kommunen. Allerede som følge heraf afvises påstanden i forhold til Københavns Kommune. Det af sagsøgerne anførte findes ikke i øvrigt at kunne føre til noget andet resultat.

Påstand 3 over for By & Havn
By & Havn blev stiftet i 2007 ved metroloven og har blandt andet til formål at udvikle Ørestad som nyt byområde. Lovgivningen herom er efter forarbejderne

til metroloven inspireret af, at den nye infrastruktur finansieres af de værdistigninger, som infrastrukturen skaber i sine omgivelser (New Town-princippet).

Det følger af metrolovens § 15, stk. 1, at By & Havns formål nærmere er at forestå udvikling af selskabets arealer, hvorved efter forarbejderne forstås "bl.a. omdannelse og salg på markedsvilkår af arealer til byudvikling med henblik på etablering af boliger og erhverv". Efter bestemmelsens stk. 3 kan selskabet endvidere drive anden virksomhed, som har en forretningsmæssig sammenhæng med blandt andet arealudvikling.

Retten lægger efter forklaringen afgivet af Søren Kastoft til grund, at Københavns Kommune i forbindelse med udvikling af Ørestaden besluttede, at der næsten udelukkende skulle etableres privat parkering i området. Dette har blandt andet medført, at der ved vejenes indretning kun er etableret få vejparkeringspladser, der administreres af kommunen. Søren Kastoft har endvidere nærmere forklaret, at der var tale om et bevidst valg fra kommunens side ud fra et ønske om, at der ikke skulle være så mange biler parkeret på terræn, og fordi kommunen ikke ønskede at stå for administrationen af parkeringspladser, når den kunne få andre til at påtage sig opgaven. Af plangrundlaget for Ørestad følger således, at der i forbindelse med bebyggelse stilles krav om, at der etableres et vist antal parkeringspladser (byggelovsparkeringspladser).

På dette grundlag finder retten, at By & Havns opførelse og efterfølgende drift af parkeringsanlæg i Ørestad har en sådan utvivlsom forretningsmæssig sammenhæng med arealudviklingen af Ørestaden, at dette har hjemmel i metrolovens § 15.

Det forhold, at By & Havn i det hele ejes af Københavns Kommune og staten, findes ikke at kunne føre til, at By & Havns parkeringsvirksomhed er at anse for offentlig virksomhed. Retten har herved lagt vægt på, at stiftelsen af By & Havn hviler på et særligt lovgrundlag. Det følger således udtrykkeligt af metrolovens § 2, at By & Havn er etableret i interessentskabsform med Københavns Kommune og staten som interessenter. Af loven fremgår endvidere, at staten ejer 5 pct. af selskabet, mens Københavns Kommune ejer de resterende 95 pct. Selskabet er etableret med selvstændig bestyrelse og selvstændig direktion.

Retten finder endvidere, at By & Havns parkeringsanlæg i Ørestaden ikke udgør vejarealer omfattet af vejlovens § 90, idet anlæggene, uanset at der er offentlig adgang, hverken direkte eller indirekte administreres af kommunen, jf. lovens § 3, stk. 1, nr. 2. At der derimod er tale om private anlæg støttes af social- og indenrigsministerens besvarelse af 31. oktober 2016 af spørgsmål nr. 684 stillet af Folketingets Transport- og Bygningsudvalg og af transport-, bygnings- og boligministerens besvarelse af 27. februar 2017 af spørgsmål nr. 758 stillet af folketingsmedlem Lars Aslan Rasmussen.

Hertil kommer, at det fremgår af metrolovens § 15, stk. 4, at By & Havn skal drives på et forretningsmæssigt grundlag. Det fremgår nærmere af forarbejderne til bestemmelsen, at selskabet skal arbejde for størst mulig værdiskabelse, at selskabet skal agere kommercielt, og at det har til formål at skabe størst muligt overskud. By & Havn skal endvidere efter selskabets vedtægter arbejde for at afvikle den gæld, som det er stiftet med.

By & Havn findes således efter metroloven, og uanset Københavns Kommunes og statens ejerskab, under alle omstændigheder at skulle drives på et andet grundlag og med et andet formål end Københavns Kommune.

Som følge af det anførte frifindes By & Havn for sagsøgernes påstand 3, idet det af sagsøgerne i øvrigt anførte ikke findes at kunne føre til noget andet resultat.

Påstand 4
Sagsøgerne har efter sagens optagelse til dom anmodet om tilladelse til "at præcisere" påstand 4 som følger:

> "Københavns Kommune og Indenrigs- og Boligministeriet tilpligtes at anerkende, at Udviklingsselskabet By & Havn I/S' indtægter fra opkrævet betaling for parkering i Ørestad er omfattet af reglerne i lov nr. 699 af 8. juni 2018 om nedsættelse af statstilskuddet til kommuner som følge af indtægter fra parkering".

Indenrigs- og Boligministeriet har meddelt, at ministeriet ikke har indsigelser over for den "foreslåede præcisering", mens Københavns Kommune har anerkendt, at sagsøgerne præciserer påstanden.

Da anmodningen om ændring af påstanden er fremkommet fem dage efter sagens optagelse til dom, og uanset de sagsøgtes tilslutning hertil, finder retten, at det ikke kan tillades sagsøgerne at ændre påstand 4.

Herefter bemærker retten, at sagsøgerne ikke har godtgjort en konkret og individuel interesse i, at retten ved dom tager stilling til påstand 4. En stillingtagen til påstanden findes endvidere ikke at ville påvirke sagsøgernes retsstilling, idet påstanden alene ses at angå et økonomisk forhold mellem Københavns Kommune og staten.

På dette grundlag og idet det tillige bemærkes, at det ikke i påstanden ses at være angivet, på hvilken måde sagsøgerne ønsker at opnå ret over Københavns Kommune, afvises påstand 4 over for såvel Københavns Kommune som Indenrigs- og Boligministeriet.

Sagsomkostninger
Efter resultatet skal statskassen i medfør af den fri proces betale sagsomkostninger til de sagsøgte som nedenfor anført. Beløbene udgør passende beløb til erstatning for de sagsøgtes udgift til advokatbistand. Retten har ved fastsættelsen lagt vægt på sagernes karakter, værdi, forløb og udfald, herunder på at sagerne er hovedforhandlet over to retsdage. Beløbene indeholder for Københavns Kommune og By & Havn tillige erstatning for udgifter i forbindelse med materialesamling. Det er oplyst, at By & Havn er momsregistreret. Det er endvidere oplyst, at Københavns Kommune og Indenrigs- og Boligministeriet ikke er momsregistrerede.

THI KENDES FOR RET:

Sagen afvises for så vidt angår Københavns Kommune.

Sagen afvises for så vidt angår Indenrigs- og Boligministeriet.

Påstand 1 og 2 afvises for så vidt angår Udviklingsselskabet By & Havn I/S.

Udviklingsselskabet By & Havn I/S frifindes i øvrigt.

I sagsomkostninger skal statskassen til Københavns Kommune betale 80.000 kr.

I sagsomkostninger skal statskassen til Indenrigs- og Boligministeriet betale 80.000 kr.

I sagsomkostninger skal statskassen til Udviklingsselskabet By & Havn I/S betale 70.000 kr.

Sagsomkostningsbeløbene skal betales inden 14 dage og forrentes efter rentelovens § 8 a.

Vejledning

Retten har afsagt dom i sagen.
Hvis du er utilfreds med afgørelsen, kan du som udgangspunkt anke dommen til landsretten. Hvis du kun er utilfreds med dommens afgørelse om sagsomkostninger, kan du kære denne del af afgørelsen til landsretten.

Ikke alle afgørelser kan ankes eller kæres
Dommen kan kun ankes, hvis forskellen mellem byrettens dom og det resultat, du ønsker at opnå i landsretten, er over 20.000 kr. Hvis forskellen er mindre, skal du have tilladelse fra Procesbevillingsnævnet for at anke.
Landsretten kan afvise at behandle en ankesag, hvis landsretten vurderer, at der ikke er udsigt til, at sagen vil få et andet udfald i landsretten.

Du kan kun kære afgørelser om sagsomkostninger, hvis omkostningsbeløbet er fastsat til mere end 20.000 kr., eller hvis retten har bestemt, at ingen af parterne skal betale sagsomkostninger, og du kræver, at modparten skal betale mere end 20.000 kr. I andre situationer kan omkostningsafgørelsen kun kæres, hvis du får tilladelse fra Procesbevillingsnævnet.

Frister for at anke og kære
Fristen for at anke er 4 uger fra dommens afsigelse. Hvis du ikke kan anke uden en tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden 4 uger.
Fristen for at kære omkostningsafgørelsen er 2 uger fra dommens afsigelse.
Hvis du ikke kan kære afgørelsen uden tilladelse fra Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere en ansøgning til Procesbevillingsnævnet inden 2 uger.

Sådan gør du, hvis du vil anke eller kære
Du kan anke dommen på minretssag.dk ved at trykke på knappen "Opret appel" og derefter vælge "Anke" og følge vejledningen der. Hvis du vil kære omkostningsafgørelsen, skal du vælge "Kære" og følge vejledningen der.
Hvis du ønsker at søge tilladelse til anke eller kære hos Procesbevillingsnævnet, skal du indlevere din ansøgning til Procesbevillingsnævnet. Du kan ikke indlevere ansøgningen på minretssag.dk. Du kan få mere vejledning om, hvordan du søger tilladelse hos Procesbevillingsnævnet på domstol.dk.

Du kan få mere vejledning blandt andet om retsafgift på domstol.dk.

Publiceret til portalen d. 26-05-2021 kl. 13:16
Modtagere: Advokat (H) Jacob Caroc Claus Schall Holberg, Sagsøger Karin-Merete P Christoffersen, Sagsøger Susanne Hammar Larsen, Sagsøger Anja Lykkeby, Sagsøgte Udviklingsselskabet By & Havn I/S, Øvrige Advokat Anne Sophie Kierkegaard Vilsbøll, Sagsøger Eteri Guliashvili Winther, Advokat (H) Carlo Siebert, Øvrige Advokat Sune Fugleholm