

Dato	20. december 2017
Sagsbehandler	Lene Merete Priess
Mail	lemp@vd.dk
Telefon	+45 7244 3209
Dokument	17/13479-12
Side	1/8

### **Endelig afgørelse**

#### **Klage over Københavns Kommunes afslag på etablering af privat parkeringskontrol og nedtagning af skiltning med tidsbegrænsning.**

Vejdirektoratet har behandlet Advokatens klage af 22. september 2017. Advokaten har på vegne af ejerne af V-gade 40-46 klaget over Københavns Kommunes afgørelse af 28. august 2017, hvor kommunen afslår at give tilladelse til etablering af privat parkeringskontrol på "T" samt afviser at fjerne tidsbegrænsningen.

Vejdirektoratet sendte den 7. november 2017 udkast til afgørelse til parterne og modtog bemærkninger til udkastet fra Københavns Kommune den 11. december 2017. Bemærkningerne har ikke givet anledning til, at Vejdirektoratet har ændret sin afgørelse.

Københavns Kommune bemærker, at kommunen ikke er *"decideret uenig i Vejdirektoratets konklusion isoleret set"* men, at Vejdirektoratet ikke har taget stilling til kommunens politiske ønsker på parkeringsområdet. I det omfang vejlovgivningen giver vejmyndigheden mulighed for at træffe politiske valg, anerkender Vejdirektoratet naturligvis kommunens ret hertil. I den konkrete sag ændrer kommunens kommentarer dog ikke på Vejdirektoratets retlige vurdering af sagen.

Københavns Kommune bemærker også, at Vejdirektoratet ikke i sin afgørelse har taget højde for, at kommunen som led i sin parkeringsstrategi har besluttet at overtage alle private fællesveje i området med henblik på at indføre betalingsparkering. Selvom ansøgningen om tilladelse til etablering af privat parkeringsordning i T kom på et tidspunkt, hvor kommunen havde igangsat overtagesprocessen, valgte kommunen at foretage særskilt sagsbehandling og træffe afgørelse af dette spørgsmål før afgørelsen om opklassificering. Kommunen skriver i bemærkningerne, *"at afgørelsen er truffet under den forudsætning, at kommunen overtager vejen som offentlig."* Vejdirektoratet skal bemærke, at det ikke fremgår af hverken afgørelsen eller begrundelsen, at der var denne sammenhæng.

### **Vejdirektoratets afgørelse**

Vejdirektoratet har truffet afgørelse efter § 6, stk. 1, nr. 2, i bekendtgørelsen<sup>1</sup> om Vejdirektoratets opgaver og beføjelser.

Vejdirektoratet finder, at Københavns Kommunes afgørelse af 28. august 2017 lider af væsentlige begrundelsesmangler og derfor er ugyldig. Vejdirektoratet hjemviser Københavns Kommunes afgørelse. Da Københavns Kommune den 6. oktober 2017 har truffet afgørelse om optagelse af vejen som offentlig, skal sagen ikke genoptages.

### **Vejdirektoratets kompetence**

Vi kan vurdere, om kommunen i forbindelse med sin afgørelse har fulgt vejloven<sup>2</sup>, privatvejslovens<sup>3</sup>, forvaltningsloven<sup>4</sup> og almindelige forvaltningsretlige regler.

Vi kan ikke tage stilling til kommunens skøn inden for lovens rammer. Det betyder, at vi ikke kan tage stilling til det rimelige eller hensigtsmæssige i f.eks. kommunens vurdering af, om der er behov for færdselsindskrænkninger eller til kommunens afvejning af forskellige lovlige hensyn. Vi kan heller ikke tage stilling til, om kommunen har overholdt god forvaltningsskik.

Vi kan således ikke pålægge kommunen at træffe en bestemt afgørelse.

### **Kommunens afgørelse**

Københavns Kommune afslår at give tilladelse til at indføre privat parkeringskontrol i T, da der efter kommunens vurdering foreligger almene offentligtretlige hensyn, som taler imod, herunder:

- at T indgår som en del af det almindelige offentlige tilgængelige vejnet, og parkeringspladserne indgår som en del af de samlede parkeringsmuligheder i området.
- at kommunen ønsker en ensartet offentligtretlig regulering af parkering i de mest trafikerede dele af byen med det dobbelte formål at begrænse indpendlingen af udefrakommende bilister og skabe bedre parkeringsforhold for byens beboere.
- at trafikanterne har en forventning om ensartede og tydelige regler og skiltning for veje i betalingszonen, og det er derfor vigtigt, at afmærkningen af ordningen fremstår klar, overskuelig og genkendelig.
- at der på den baggrund er behov for, at regulering af parkeringsforholdene sker ved den samme offentligtretlige regulering, som de øvrige gader i zonen.
- at kommunen ikke finder, at en privatretlig regulering vil medvirke til at skabe bedre parkeringsforhold for byens beboere, da den ikke vil kunne indgå i kommunens beboerlicensordning.

---

<sup>1</sup> Transport- og Bygningsministeriets bekendtgørelse nr. 121 af 8. februar 2016 om opgaver og beføjelser i Vejdirektoratet, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1636 af 15. december 2016.

<sup>2</sup> Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v., som ændret ved lov nr. 1895 af 29. december 2015, lov nr. 658 af 8. juni 2016 og ved § 4 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.

<sup>3</sup> Lov om private fællesveje, lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015, som ændret ved § 5 i lov nr. 175 af 21. februar 2017.

<sup>4</sup> Lovbekendtgørelse nr. 433 af 22. april 2014.

- at kommunen afviser at fjerne timebegrænsningen, da den er indført for at forhindre langtidsparkering i området. Kommunen finder det ikke hensigtsmæssigt, at parkering i gaden er ureguleret, da gaden vil blive anvendt til langtidsparkering.

### **Klagen til Vejdirektoratet**

Advokaten har på sine klienters vegne klaget over Københavns Kommunes afslag på ansøgning om tilladelse til at indføre privat parkeringskontrol og afvisning af at nedtage skiltet med 1-times parkering.

Han anmoder om, at der udstedes tilladelse til etablering af privat parkeringskontrol, subsidiært, at Vejdirektoratet hjemviser sagen med pålæg om udstedelse af tilladelse og mest subs subsidiært hjemvises til fornyet behandling med præcisering af, hvilke begrundelser kommunen er afskåret for at anvende. Ansøgningen om at skiltet blev taget ned, var ledsaget af en ansøgning om tilladelse til at etablere parkeringskontrol.

Advokaten skriver at;

- kommunens etablering af 1 times gratis parkering på T har medført, at der opstår "søgetrafik" på vejen, hvilket kommunen ønsker at undgå
- kommunen har varslet ekspropriation og bekendtgjort, at den vil etablere betalingsparkering, efter vejen er optaget som offentlig for at undgå søgetrafik
- hans klienter ønsker ikke tvangsindgrebet men i stedet at indføre privat parkeringskontrol på vilkår som i de omkringliggende gader
- kommunens afgørelse er usaglig, idet der er lagt vægt på kommunens trang til at bemægtige sig ejerskab over vejareal og tiltage sig muligheden for at opkræve betaling for parkering
- der ligger et usagligt hensyn til grund for kommunens afgørelse, nemlig ønsket om at opnå retten til offentligretlig regulering af parkering på T med henblik på vinding i form af betaling for parkering.

### **Sagens oplysninger**

V-gade 40-44, "T", en privat fællesvej beliggende på matr. nre. V-gade og G-vej. Strækningen, hvor der er søgt om tilladelse til at indføre privat parkeringsordning, er forholdsvis lille svarende til ca. 50 m på hver side af T, når man kører ind fra V-gade.

I 1972 blev der efter forhandling med politiet og grundejere indført ½ times tidsbegrænsning på parkering mellem V-gade og G-vej, da vejen blev anvendt til langtidsparkering.

I 1974 blev dette udvidet til 1-times parkering på anmodning fra de erhvervsdrivende.

Københavns Kommune har varslet overtagelse af vejen som offentlig i henholdsvis 2008, 2015 og 2017. Kommunen har den 6. oktober 2017 truffet endelig afgørelse om at overtage vejen som offentlig med virkning fra den 1. november 2017.

Københavns Kommune har behandlet spørgsmål om overtagelse af T og spørgsmålene i denne klage særskilt, og inden beslutningen om optagelse af den private fællesvej som offentlig, men anerkender, at de er tæt forbundne, idet overvejelser og hensyn er sammenfaldende.

Kommunen oplyser, at beslutningen følger kommunens parkeringsstrategi, der overordnet set har til formål at begrænse indpendlingen af biler og forbedre parkeringsforholdene i Københavns Kommune, hvor beboerne skal have bedre muligheder for at finde en ledig parkeringsplads. Kommunen oplyser, at der ved overtagelsen af T til offentlig vej bl.a. er lagt vægt på, at parkeringsforholdene i København nødvendigvis må planlægges og tilrettelægges for større områder i sammenhæng og ikke isoleret set hver vej for sig. Kommunen oplyser desuden, at et af målene med parkeringsstrategien er, at mindske "søgetrafikken" dvs. de situationer, hvor køretøjer søger hen mod private fællesveje alene for at undgå at skulle betale for parkeringen. Kommunen mener, det er nødvendigt at optage et betydeligt antal private fællesveje som offentlige for at gennemføre en sammenhængende parkeringsstrategi, og at der er et alment behov for, at reguleringen af parkeringsforhold kan gøres ensartet.

Advokaten oplyser i brev af 3. november, at kommunen nu har eksproprieret arealet, som ansøgningen om etablering af privat parkering vedrører, og at berettigelsen ikke vil blive anfægtet, men at du på din klienters vegne fastholder klagen.

### **Hvilke regler gælder?**

Reglerne om trafikregulering på private fællesveje i byer og bymæssige områder findes i privatvejslovens § 57.

#### Etablering efter ansøgning og for ansøgers regning.

Grundejere må ikke etablere eller ændre på færdselsregulerende foranstaltninger, herunder ændre på parkeringsrestriktioner, på en privat fællesvej uden kommunens tilladelse. Kommunen kan ikke give sin tilladelse uden først at have indhentet politiets samtykke. Det fremgår af privatvejslovens § 57, stk. 1.

I forbindelse med en sådan ansøgning skal kommunen vurdere, om almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske og trafikale hensyn, taler imod det ansøgte.

Hvis vejtekniske og trafikale hensyn ikke taler imod det ansøgte, men kommunen er bekendt med en uenighed mellem sagens parter, kan kommunen lovligt træffe afgørelse efter at have afvejet de modstridende interesser blandt vejerejeren og de vejberettigede.

En tilladelse efter privatvejslovens § 57, stk. 1, er en offentligretlig tilladelse, der indebærer, at kommunen og politiet ikke vil modsætte sig, at det tilladte etableres. Om tilladelsen rent faktisk kan udnyttes, er et privatretligt spørgsmål, som i tilfælde af uenighed – typisk mellem indehaveren af tilladelsen og vejarealets ejer - må afgøres ved domstolene. Det fremgår af privatvejslovens § 56, stk. 1.

Hvis kommunen efterfølgende konstaterer, at det godkendte projekt ikke udføres i overensstemmelse med tilladelsen og dens vilkår, skal kommunen tage stilling til, om det faktisk gennemførte projekt kan lovliggøres efter bestemmelsen i privatvejslovens § 57, stk. 1. Det fremgår af privatvejslovens § 57, stk. 4, 2. pkt.

#### Etablering efter kommunalbestyrelsens og politiets bestemmelse og for kommunens regning.

Uanset de privatretlige aftaler mellem vejejerer og de vejberettigede og uanset en tidligere offentligretlig tilladelse kan kommunalbestyrelsen med politiets samtykke bestemme, at der på en privat fællesvej skal etableres eller foretages ændringer i lovlige færdselsregulerende foranstaltninger på vejen, herunder parkeringsforhold. Kommunen afholder udgifterne hertil. Det fremgår af privatvejslovens § 57, stk. 2.

Kommunen kan træffe en sådan afgørelse, når almene, offentligretlige hensyn, først og fremmest vejtekniske eller trafikale hensyn, taler for denne løsning.

Der er intet til hinder for, at en afgørelse efter § 57, stk. 2, træffes på baggrund af en ansøgning fra en borger.

#### **Vejdirektoratets vurdering og afgørelse**

#### Ansøgning om ændring af den eksisterende parkeringsrestriktion og indførelse af en ny ordning, der administreres af et privat parkeringsselskab.

Vejdirektoratet kan indledningsvis konstatere, at V-gade 40-46 er en af ganske få private fællesveje i lokalområdet.

Vejdirektoratet har desuden noteret, at der allerede i 1972 var et behov for at regulere parkering på T. Der har siden 1974 været en begrænsning på 1-times parkering. Kommunen har vurderet, at der er behov for at fastholde tidsbegrænsningen for at undgå langtidsparkering dvs. en konkret vurdering ud fra trafikale hensyn. Denne vurdering falder indenfor det skøn, som kommunen lovligt kan foretage i henhold til privatvejslovens § 57, stk. 2.

#### Ansøgning på indførelse af privat parkeringsordning.

Indledningsvis skal vi bemærke, at en privat fællesvej er privat ejendom, men at vejen indgår som en del af det almindelige vejnet og de tilgængelige parkeringsmuligheder i et område.

I privatvejslovens § 58 findes de særlige bestemmelser om optagelse af private fællesveje som kommuneveje. Af de særlige bemærkninger til privatvejslovens § 58 fremgår følgende: *"Spørgsmålet om en vej skal være kommunevej eller privat fællesvej, beror på kommunens skøn, først og fremmest over vejens betydning for den almene færdsel. Hvis det må lægges til grund, at en vej overvejende anvendes til færdsel, der ikke har ærinde eller betjener ejendomme ved den pågældende vej og heller ikke er lokaltrafik, fordi den pågældende vej indgår i et afgrænset net af flere private fællesveje, bør en sådan vej i almindelighed være offentlig."*

Af disse særlige bemærkninger kan det således udledes, at der er grænser for, i hvilket omfang private fællesveje skal indgå i det almindelige offentligt tilgængelige vejnet.

Københavns Kommune begrundet sin afgørelse med følgende 6 punkter:

- 1) *T indgår som en del af det almindelige offentlige tilgængelige vejnet, og parkeringspladserne indgår som en del af de samlede parkeringsmuligheder i området.*

Vejdirektoratet anerkender, at T indgår som en del af det almindelige offentlige vejnet, og at parkeringspladserne i T indgår som en del af de samlede parkeringsmuligheder i området. Men der er, som nævnt ovenfor, forskel på, hvordan en kommunevej og en privat fællesvej skal og kan indgå i denne samlede vurdering. Vejdirektoratet finder derfor ikke, at Københavns Kommune lovligt kan stille krav om, om de private fællesveje skal løfte de samme almene og trafikale hensyn som kommunevejene.

*2) Kommunen ønsker en ensartet offentligretlig regulering af parkering i de mest trafikerede dele af byen med det dobbelte formål at begrænse indpendlingen af udefrakommende bilister og skabe bedre parkeringsforhold for byens beboere.*

Vejdirektoratet skal henlede Københavns Kommunes opmærksomhed på, at privatvejsloven, eller vejlovgivningen i øvrigt, ikke indeholder en bestemmelse som vejlovens § 90 om betaling for parkering på kommuneveje, således at kommunen som vejmyndighed for en privat fællesvej kan bestemme, at der skal indføres betalingsordninger for parkering på private fællesveje.<sup>5</sup> Der er således forskel i reguleringen af parkering på offentlige veje og på private fællesveje, og Vejdirektoratet finder derfor ikke, at Københavns Kommune kan administrere de 2 vejtyper ud fra helt ensartede principper.

*3) Trafikanterne har en forventning om ensartede og tydelige regler og skiltning for veje i betalingszonen, og det er derfor vigtigt, at afmærkningen af ordningen fremstår klar, overskuelig og genkendelig.*

Kommunen har fremsendt et kort over licenszone V. Vi forstår kortet således, at der er

- veje, hvor beboerlicensen ikke gælder
- veje, hvor beboerlicensen kun gælder på visse tidspunkter af døgnet
- veje, hvor man skal have en specifik speciel licens til den pågældende vej
- veje med 2-timers parkerings restriktion
- områder, hvor man skal være opmærksom på lokal skiltning.

Vi må på den baggrund konstatere, at reglerne i betalingszonen ikke er ensartede. Det må derfor lægges til grund, at Københavns Kommune vurderer, at trafikanterne kan skelne mellem en række forskellige regler for parkering og beboerlicenser inden for et forholdsvis lille geografisk område. Derfor må vi forholde os uforstående overfor, at trafikanterne ikke også vil kunne skelne i forhold til indførslen af privat parkeringsordning i T.

Vi deler ikke Københavns Kommunes opfattelse af, at trafikanternes evne til at skelne mellem uensartet regulering skulle være begrænset til uensartet offentligretlig regulering.

Vi kan oplyse følgende om afmærkning af parkering:

---

<sup>5</sup> Der kan i den forbindelse ligeledes henvises til Indenrigs- og Sundhedsministeriets brev af 8. april 2003 om Københavns Kommunes parkerings-betalingsordninger – svar til formanden for Storkøbenhavns Samvirkende Handelsforeninger.

I henhold til § 1, stk. 3, i bekendtgørelsen om anvendelse af vejafmærkning<sup>6</sup> må der på kommuneveje kun anvendes den afmærkning, der er fastsat af transport-, bygnings- og boligministeren med hjemmel i færdselslovens<sup>7</sup> § 95, og vist i afmærkningsbekendtgørelsen<sup>8</sup>, *eller* som er godkendt af Vejdirektoratet.

Dette gælder principielt også for den færdselsregulering, som vejmyndigheden med politiets samtykke fastsætter efter privatvejslovens § 57, stk. 2.

Når der er tale om tilladelser efter § 57, stk. 1, kan uautoriseret afmærkning anvendes, herunder afmærkning af betalingsordninger administreret af private selskaber. I færdselslovens § 122 c er fastsat nærmere regler om opkrævning af kontrolafgift ved parkering på privat område. Det fremgår heraf, at parkeringsbestemmelserne på stedet skal være tydeligt tilkendegivet.

I bekendtgørelsen om indgåelse af visse aftaler om parkering og udstedelse af kontrolafgifter på private parkeringsområder<sup>9</sup>, hvortil der er offentlig adgang, har transport-, bygnings- og boligministeren fastsat nærmere bestemmelser om, hvornår private kontrolafgifter kan opkræves, og hvordan en privat ordning skal være afmærket.

*4) Der er behov for, at regulering af parkeringsforholdene sker ved den samme offentlige regulering, som de øvrige gader i zonen.*

Som det fremgår ovenfor, har Folketinget vedtaget regler, hvoraf det fremgår, at reguleringen af offentlige og private parkeringsordninger er forskellig. Københavns Kommune har naturligvis pligt til at administrere efter de af Folketinget vedtagne regler.

*5) Kommunen finder ikke, at en privatretlig regulering vil medvirke til at skabe bedre parkeringsforhold for byens beboere, da den ikke vil kunne indgå i kommunens beboerlicensordning.*

Allerede fordi parkeringspladser på private fællesveje fortrinsvis er indrettet til de vejberettigede og deres gæster, mener Vejdirektoratet ikke, at "byens beboere" har et berettiget krav på at kunne parkere på de private fællesveje.

*6) Kommunen afviser at fjerne timebegrænsningen, da den er indført for at forhindre langtidsparkering i området. Kommunen finder det ikke hensigtsmæssigt, at parkering i gaden er ureguleret, da gaden vil blive anvendt til langtidsparkering.*

Vejdirektoratet finder, at argumentet er grundløst. Der er ansøgt om tilladelse til at etablere en privat parkeringsordning og ophævelse af den af kommunen fastsatte 1 times-parkeringsordning. Der er således ikke tale om, at parkeringen fremover skal være ureguleret.

---

<sup>6</sup> Vejdirektoratets bekendtgørelse nr. 1194 af 21. september 2016 om anvendelse af vejafmærkning.

<sup>7</sup> Lovbekendtgørelse nr. 38 af 5. januar 2017 om færdselsloven, som senest ændret ved lov nr. 697 af 8. juni 2017.

<sup>8</sup> Vejdirektoratets bekendtgørelse nr. 1193 af 21. september 2016 om vejafmærkning.

<sup>9</sup> Bekendtgørelse nr. 202 af 28. februar 2014.

Vejdirektoratet finder ikke, at en privat parkeringsordning i T som udgangspunkt er til hinder for at opnå de ønskede adfærdsregulerende effekter og at den, lige så vel som en offentlig parkeringsordning, vil kunne medvirke til at opnå de opstillede mål med regulering af trafikken til København. Det er selve betalingen for parkering, der udgør det adfærdsregulerende element og dermed er effektskabende - og ikke om ordningen er offentlig eller privat. En uønsket søgetrafik til T vil kunne undgås ved indførelse af en betalingsordning, uanset om denne er privat eller offentlig.

### **Konklusion**

Vejdirektoratet finder, at Københavns Kommunes afgørelse af 28. august 2017 lider af væsentlige begrundelsesmangler og derfor er ugyldig. Vejdirektoratet hjemviser afgørelsen.

Da Københavns Kommune har oplyst, at de den 6. oktober 2017 traf afgørelse om, at vejen pr. 1. november 2017 skal optages som offentlig, kan der ikke søges om en tilladelse til at etablere en privat parkeringsordning. Vejdirektoratet finder derfor ikke grundlag for at bede Københavns Kommune om at genoptage behandlingen af ansøgningen om etablering af en privat parkeringsordning.

Vi foretager os ikke mere i sagen.

### **Prøvelse ved domstolen (Søgsmålsvejledning)**

Hvis domstolene skal tage stilling til vores afgørelse i klagesagen, skal søgsmål være anlagt inden 6 måneder efter modtagelsen af denne afgørelse, jf. vejlovens § 132, stk. 5.

Vejdirektoratet forbeholder sig ret til at offentliggøre denne afgørelse på vores hjemmeside i anonymiseret form under iagttagelse af persondatalovens bestemmelser.