

## Bilag.

### Spørgsmål:

A. Der bedes redegjort for principperne for tilskud til parkeringspladser, herunder om København kan få tilskud til de flere parkeringspladser, der forudsættes anlagt i forbindelse med motorvejenes indføring til centrum.

### Svar:

I henhold til vejtilskudslovens kap. I er udgifter til anlæg, vedligeholdelse og drift af parkeringspladser og -anlæg *refusionsberettigede*, når anlægget er optaget i vejregisteret. I vejbestyrelseslovens § 56, stk. 1, er det udtrykkeligt forudsat, at vejbestyrelsen kan opkræve afgifter til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af særligt indrettede parkeringspladser og -anlæg. Såvel udgifter som indtægter indgår da i det vejregnskab, som lægges til grund for kommunens refusion efter tilskudslovens kap. I. Det samme gælder i øvrigt indretning af parkometre etc. efter vejbestyrelseslovens § 56, stk. 2, og de afgifter, der oppebæres ved disse.

Med hensyn til ydelse af vejfondstilskud til parkeringsanlæg og -pladser findes reglerne herom i vejtilskudslovens § 7, stk. 3, litra a. Lovens tekst begrænser tilskuddene til „offentlige“ parkeringsanlæg, hvilket ikke udelukker opkrævning af afgift, jfr. foran. Som andre vejfondstilskud kan disse kun ydes til kommuner, ikke til private, og anlægget må optages i vejregisteret som offentlig vej. Vejfondstilskud ydes kun til veje af betydning for gennemgående færdsel, herunder vigtige færdselsårer i byerne. De parkeringspladser, der kan opnå tilskud, må derfor enten have betydning som direkte aflastende for bestemte veje og gader med sådan færdsel eller dog have betydning for et større område, hvori sådan færdsel forekommer. Dette må imidlertid siges at være tilfældet i de fleste centrale områder i købstæder og større bymæssige bebyggelser.

Ministeriet har i de senere år givet vej-

fondstilskud til parkeringsanlæg i forskellige provinsbyer dels isoleret, dels som led i større vejfundsarbejder, men tilskud er kun givet til anlæg af en sådan størrelse og bekostning, at man ikke finder med rimelighed at kunne henvise byen til at udføre det mod sædvanlig refusion. For mindre bysamfund med en vis gennemgående trafik har man taget noget hensyn til vedkommende kommunes begrænsede økonomiske evne.

Principielt gives også tilskud til underjordiske anlæg, og det er heller ikke udelukket for vejbestyrelsen at opkræve afgifter, selv om den har modtaget vejfondstilskud til anlægget.

Det er en selvfølge, at eventuelt overskud af sådanne anlæg må indgå i vejregnskabet i henhold til tilskudslovens kap. I, hvis ikke anden bestemmelse træffes. Da udviklingen nu i modsætning til tidligere har gjort det til en tænkelig realitet, at sådant overskud virkelig kan opnås, har man med vejnævnets samtykke i de senere år ændret vejfondsvilkårene derhen, at det eventuelle overskud skal deles mellem staten og vedkommende kommune i samme forhold som anlægsudgiften, d.v.s. principielt i forholdet 85:15. De pågældende kommuner har været helt indforstået hermed. I disse tilfælde har man også kunnet forudsætte, at privat finansiering af anlæggene har været udelukket.

Det tilføjes, at der også er givet tilskud til *parkeringspladser ved S-stationer*, færgeforbindelser, særlig besøgte rekreationsområder o. s. v.

I de senere år er spørgsmålet, om tilskud til parkeringsanlæg bør gives, når der foreligger *mulighed for løsning af den pågældende opgave ved privat initiativ*, blevet aktuelt. Herved må bl. a. tages stilling til, om den pågældende parkering principielt burde være afgiftsfri, og om vedkommende kommune, såfremt der tænkes opkrævet afgifter, ikke kunne henvises til selv af finansiere opgaven,