



Överklagande av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut om att införa avgiftsplikt för fordon i Bromma

Transportstyrelsens beslut

Med ändring av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut bifaller Transportstyrelsen överklagandet och upphäver Stockholms kommuns beslut om lokala trafikföreskrifter om parkering mot avgift enligt bilaga 1.

Redogörelse för ärendet

Du har genom överklagandet av Länsstyrelsens i Stockholms län beslut den 23 februari 2018 i ärende med diarienummer 2581-9312-2018 (bilaga 2), fullföljt överklagandet av Stockholms kommuns beslut om 289 lokala trafikföreskrifter om parkering mot avgift i området Bromma enligt bilaga 1.

Till stöd för överklagandet anför du bland annat följande.

Kommunfullmäktige och Trafiknämnden beslutade år 2016 om en parkeringsstrategi och plan för gatuparkering samt vilka parkeringstaxor som skulle gälla. (Beslut i fullmäktige 2016-06-27 § 13 och Trafiknämnden 2016-04-14 § 12.) Besluten innebär att man efterhand avser att införa parkeringsavgifter på samtliga gator som staden förvaltar. I besluten delegerade man åt Trafikkontoret att bestämma tidpunkten för när avgiftsplikten införs. Med stöd av fullmäktiges beslut har Trafikkontoret nu beslutat att från och med februari 2018 avgiftsbelägga samtliga gator i Bromma under vardagar.

De krav som en kommun måste uppfylla för att med lokala trafikföreskrifter kunna avgiftsbelägga platsmark anges i kommunala avgiftslagen, Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats m.m. Där anges i 2 § följande:

I den omfattning som behövs för att ordna trafiken får en kommun ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana

offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering.

Formuleringen ”I den omfattning som behövs för att ordna trafiken...” är central för hur lagen ska tillämpas. Det innebär att avgifter bara får tas ut där det behövs för att ordna trafiken.

Länsstyrelsen har i sitt beslut bortsett från det faktum att den nuvarande lagstiftningen inte ger något utrymme att avgiftsbelägga sådana gator där det inte finns något behov att reglera parkeringsmöjligheterna utöver den reglering som finns redan idag i form av förbud att parkera under städdagar etc. Lagen ger heller inget utrymme att införa avgifter för att kommunen bedömer att inom en mer eller mindre avlägsen framtid tror sig få ökat behov att ordna trafiken. Överklagandet avser samtliga gator och vägar inom Bromma där det för närvarande inte finns behov att reglera parkeringen, men som Stockholms trafiknämnd nu beslutat att avgiftsbelägga. Jag yrkar att Transportstyrelsen upphäver länsstyrelsens avslag och beslutar att ålägga Stockholms trafikkontor att snarast genomföra och redovisa en analys av vilka gator som nu kräver avgifter eller annan reglering för att ordna trafiken samt att avgifterna på övriga gator i Bromma omedelbart slopas.

Stockholms kommun har tagit del av överklagandet och inkommit med ett yttrande.

Klaganden har tagit del av kommunens yttrande och inkommit med ett yttrande.

Skäl för beslutet

Tillämpliga bestämmelser

Av 2 § lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. framgår bland annat att kommunen får ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering i den omfattning som behövs för att ordna trafiken.

I 3 kap. 49 a § första stycket trafikförordningen (1998:1276) anges att det på allmän plats inom tätbebyggt område där kommunen är huvudman för hållande av allmänna platser och inom vägområde för allmän väg får fordon parkeras högst 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag.

Av 10 kap 1 § trafikförordningen framgår bland annat att särskilda trafikregler får meddelas genom lokala trafikföreskrifter för en viss väg eller

vägsträcka eller för samtliga vägar inom ett visst område eller för ett område eller en färdled i terräng. Särskilda trafikregler om stannande eller parkering får även meddelas genom lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar som inte är enskilda inom ett visst område. Sådana föreskrifter får bland annat avse tillåtelse att stanna eller parkera fordon med avvikelse från bestämmelserna i 49 a § första stycket. Vidare anges att de får avse tidsbegränsning, avgiftsplikt eller andra villkor för parkering. Av 10 kap. 3 § framgår bland annat att kommunen meddelar lokala trafikföreskrifter för samtliga vägar inom tätbebyggt område om föreskrifterna rör färdhastighet, stannande eller parkering.

Aktuella sträckor ligger inom område som Stockholms kommun genom lokala trafikföreskrifter förklarats vara tätbebyggt område.

Kommunens handläggning och beslut

Kommunfullmäktige i Stockholms kommun har beslutat att anta Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering Investeringar för genomförande av plan för gatuparkering. Utlåtande 2016:112 RVII (Dnr 171-672/2016).

I Förslag till plan för gatuparkering angående genomförande anges bland annat följande.

Förslaget innebär ökade intäkter för staden i form av parkeringsavgifter. Samtidigt finns element i förslaget som verkar i riktning mot minskade intäkter, som till exempel att fler förväntas parkera på kvartermark. Genom den ekonomimodell som staden tillämpar innebär inte de förändrade intäkterna någon automatisk påverkan på trafiknämndens tillgängliga medel. Nämndens ökade kostnader måste därför finansieras genom ökad budget för driftkostnader.

Parkeringsintäkter är svårprognosticerade då de påverkas av människors livsvanor, konjunktur, betalningsmoral samt väder. Dessutom är priselasticiteten, dvs. hur priset påverkar efterfrågan, svårbedömd. Ett av syftena med parkeringsplanen är att påverka efterfrågan på parkering samt att främja resande med gång, cykel och kollektivtrafik.

Parkeringsplanen kommer att ställa krav på en utökad bemanning. En utökning av området och tiderna för avgiftsbelagd parkering innebär att resurser måste tillsättas för att staden ska kunna upprätthålla den kvalitet och servicenivå som våra medborgare har att förvänta sig. En omfattande ökning kommer att ske av t ex hantering av boendeparkeringstillstånd, synpunkter, frågor, parkeringsövervakning,

skötsel av parkeringsautomater, entreprenaduppföljning och handläggning av inkomna ärenden.

Efter att beslut har fattats tar genomförandet cirka två år. Nya avgifter kan införas stegvis, kontoret avser att börja taxeområde 4 för att därefter genomföra innerstadens förändringar och avsluta med aktivt taxeområde 5.

I Förslag till parkeringsstrategi Principer för hantering av parkering anges bland annat följande.

Gapet mellan kostnad att stå på gatan och stå på kvartersmark bör minska. Möjlighet till boendeparkering ska endast införas i områden som inte har behovet av parkering tillgodosett inom kvartersmark. Där det finns behov ska gatuutrymme omfördelas från bilparkering till andra mer prioriterade funktioner.

Ur trafikkontorets tjänsteutlåtande med beteckning Dnr T2012-310-02254 daterat 2016-04-01 anges bland annat följande.

Gatans roll som mötesplats med krav på framkomlighet för kollektivtrafik, gång, cykel och nyttotrafik är viktiga delar av stadens framkomlighetsstrategi. Reglering av parkering är ett av många viktiga verktyg för att stödja denna utveckling av staden.

Detta förslag till parkeringsstrategi och plan för gatuparkering ska ses som ett av flera steg i en pågående utveckling för att med hjälp av flera verktyg uppnå målen om 15 % lediga parkeringsplatser och bättre framkomlighet för alla resenärer.

För att undersöka parkering i ytterstaden behövs mätningar av belägningsgrad efter samma modell som i innerstaden. Kontoret avser att göra en nollmätning innan planerade åtgärder genomförs för att kunna jämföra antal parkerade fordon före och efter förändringarna. Det kommer även bli aktuellt med mätningar nattetid.

För att kunna dra vidare slutsatser om anledningen till att fordon står parkerade görs också nummerskrivningar över en tidsperiod av en till två dagar, både för att kunna se hur länge ett visst fordon står parkerat samt var fordonet är registrerat. På detta sett kan bedömningar göras om fordonet tillhör lokalboende, pendlare, besökare, infarts- respektive utfartsparkare. Nummerskrivningar har gjorts vid ett antal platser där förändringar kan tänkas ske, i synnerhet i närheten av

tunnelbanestationer i närförort. Undersökningen kommer att upprepas efter införandet av parkeringsavgifter.

Transportstyrelsens bedömning

I 23 § förvaltningslagen (2017:900) anges att en myndighet ska se till att ett ärende blir utrett i den omfattning som dess beskaffenhet kräver, den så kallade officialprincipen. När Stockholms kommun fattade beslut om de lokala trafikföreskrifterna gällde ännu den äldre förvaltningslagen (1986:223) som saknade en motsvarande uttrycklig bestämmelse. Nuvarande 23 § förvaltningslagen innebär dock en kodifiering av redan gällande praxis varför kommunens utredningsansvar inte var lägre då än om beslutet hade fattats idag, se Kristina Almström, Förvaltningslagen en kommentar s 151 f. Bestämmelsen innebär att myndigheten har det yttersta ansvaret för att se till att underlaget i ett ärende är sådant att det leder till ett materiellt riktigt beslut. Omfattningen av utredningsåtgärderna kan därvid variera med hänsyn till ärendets karaktär.

Förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning som gäller när förvaltningsmyndigheter under regeringen meddelar föreskrifter kan ses om ett förtydligande av officialprincipen. I förordningen finns bland annat bestämmelser om att reglernas kostnadsmässiga och andra konsekvenser i den omfattning som behövs i det enskilda fallet och dokumentera utredningen i en konsekvensutredning. Även om förordningen inte gäller när en kommun meddelar föreskrifter finns det inget hinder mot att kommunen tillämpar den analogt.

Denna förordning riktar sig till förvaltningsmyndigheter under regeringen men det hindrar inte att andra som fattar beslut om regler analogt tillämpar den, särskilt när det gäller mer omfattande normbeslut.

Ett beslut om att meddela lokala trafikföreskrifter innebär rättsverkningar för samtliga trafikanter på vägen. Enligt Transportstyrelsens mening är föreskrifternas konsekvenser inte obetydliga och dessa borde ha utretts och dokumenteras. En konsekvensutredning hade kunnat belysa om vad som är problemet, om det bör lösas genom de beslutade särskilda trafikreglerna, genom en annan reglering eller på något annat sätt.

Förutsättningarna för en kommun att meddela särskilda trafikregler genom lokala trafikföreskrifter och avgiftsbelagd parkering tar sitt ursprung i 2 § lagen om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Där anges bland annat att kommunen får ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering i den omfattning som behövs för att ordna trafiken.

Som Transportstyrelsen förstår kommunens intentioner beträffande trafikens ordnande är syftet att få omsättning på parkeringsplatser i Stockholm, och uppnå målen med 15 % lediga parkeringsplatser och bättre framkomlighet för alla trafikanter. Reglering av trafiken kan dock ske på flera olika sätt för att uppnå detta. Någon jämförelse med andra alternativa regleringar eller andra åtgärder görs inte i kommunens utredningar. Sådana regleringar kan utgöras av till exempel förbud mot att stanna eller parkera eller parkering med kort tidsbegränsning.

Vid en samlad bedömning anser Transportstyrelsen, med hänvisning till officialprincipen, att det av utredningen i ärendet inte framgår att avgifterna behövs för trafikens ordnande på de aktuella gatorna i Bromma och att den beslutade regleringen är den mest lämpliga åtgärden. Med bifall till överklagandet ska därför de lokala trafikföreskrifter som anges bilaga 1 upphävas.

Överklagande

Detta beslut får enligt 6 § lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor inte överklagas.

Beslut i detta ärende har fattats av sektionschef Roger Hiding. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog verksjuristerna Jonas Malmstig och Jenny Granqvist samt utredarna Lena Martell och Lars Hammar, den senare föredragande.

Roger Hiding

Denna handling är godkänd i Transportstyrelsens elektroniska system och har därför ingen namnunderskrift.

Bilagor

1. Förteckning över överklagade lokala trafikföreskrifter
2. Länsstyrelsen i Stockholms län beslut den 23 februari 2018

Bilaga 1.
Förteckning över överklagade lokala trafikföreskrifter

0180 2018:00915	0180 2018:00914	0180 2018:00912
0180 2018:00904	0180 2018:00903	0180 2018:00812
0180 2017:11366	0180 2017:11364	0180 2017:11363
0180 2017:11359	0180 2017:11299	0180 2017:11297
0180 2017:11291	0180 2017:11289	0180 2017:11234
0180 2017:11226	0180 2017:11199	0180 2017:11198
0180 2017:11185	0180 2017:11184	0180 2017:02704
0180 2017:02378	0180 2017:02377	0180 2017:02376
0180 2017:02375	0180 2017:02370	0180 2017:02367
0180 2017:02366	0180 2017:02363	0180 2017:02354
0180 2017:02333	0180 2017:02324	0180 2017:02322
0180 2017:02320	0180 2017:02315	0180 2017:02312
0180 2017:02309	0180 2017:02307	0180 2017:02281
0180 2017:02277	0180 2017:02248	0180 2017:02241
0180 2017:02228	0180 2017:02218	0180 2017:02210
0180 2017:01799	0180 2017:01758	0180 2017:01741
0180 2017:01736	0180 2017:01719	0180 2017:01707
0180 2017:01677	0180 2017:01673	0180 2017:01655
0180 2017:01315	0180 2017:01313	0180 2017:01311
0180 2017:01309	0180 2017:01305	0180 2017:01301
0180 2017:01298	0180 2017:01267	0180 2017:01264
0180 2017:01262	0180 2017:01168	0180 2017:01148
0180 2017:01145	0180 2017:01143	0180 2017:01140
0180 2017:01111	0180 2017:01108	0180 2017:01100
0180 2017:01095	0180 2017:01089	0180 2017:01081

0180 2017:01079	0180 2017:01078	0180 2017:01059
0180 2017:01056	0180 2017:01053	0180 2017:01040
0180 2017:01038	0180 2017:01035	0180 2017:01032
0180 2017:01030	0180 2017:01028	0180 2017:01022
0180 2017:00996	0180 2017:00976	0180 2017:00973
0180 2017:00971	0180 2017:00965	0180 2017:00963
0180 2017:00961	0180 2017:00955	0180 2017:00954
0180 2017:00953	0180 2017:00952	0180 2017:00951
0180 2017:00950	0180 2017:00949	0180 2017:00889
0180 2017:00882	0180 2017:00869	0180 2017:00858
0180 2017:00846	0180 2017:00582	0180 2017:00493
0180 2017:00490	0180 2017:03655	0180 2017:03975
0180 2018:01012	0180 2018:01011	0180 2018:0273
0180 2017:02909	0180 2017:02616	