



Trafikkontoret

UTLÅTANDE

Trafikkontoret har bett juridiska avdelningen att se över den lagliga grunden för uttagandet av avgifter kring hanteringen av TA-planer och lämna synpunkter på frågan. Jag för nedan ett resonemang kring möjligheten till en avgiftssättning vilket förhoppningsvis kan ligga till grund för tjänsteutlåtandet. Frågan är särskilt intressant då det tycks som om den inte har varit föremål för tidigare utredning.

Restriktioner i en kommuns möjlighet att ta ut avgifter

Möjligheten för en kommun att ta ut avgifter är mycket begränsad och beror på vilken typ av prestation som tillhandahålls. En kommun kan tillhandahålla prestationer inom obligatorisk eller fakultativ, d.v.s. tvingande respektive frivillig, kommunal verksamhet. Möjligheten att ta ut en avgift och beräkningen av denna avgift beror på vilken av de två verksamheterna som avses. Exempel på möjligheter inom vägområdet är parkeringsavgifter, uppsättning och nedtagning av tillfälliga vägmärken samt upplåtelseavgifter vilka alla rör en fakultativ verksamhet.

För den obligatoriska verksamheten, det vill säga verksamheter som en kommun är skyldig att tillhandahålla såsom barnomsorg och renhållning, anses det krävas uttryckligt lagstöd för att ta ut en kommunal avgift. Tanken är att det kommunala skatteuttaget helt och hållet skall täcka den obligatoriska verksamheten om lagstiftaren inte angett annat. Avgiften skall i dessa fall vara beräknad enligt självkostnadsprincipen. För den fakultativa verksamheten finns det däremot en möjlighet att ta ut avgifter om det är påkallat med hänsyn till verksamhetens art. I dessa fall finns det som regel inget lagstöd för uttagandet av en avgift. Det finns heller inget krav på att avgiften skall begränsas av kommunens kostnader.

För att bedöma möjligheten att ta ut en avgift för TA-planerna måste man först ta ställning till vilken typ av kommunal verksamhet det är fråga om. Hanteringen sker inom ramen för det kommunala väghållaransvaret. Om kommunens hantering av TA-planer kan anses ingå i eller utgöra en del av den obligatoriska uppgiften bör en avgiftsfinansiering kräva lagstöd. Med tanke på att det bör vara nästintill omöjligt att utföra nedläggning av ledningar i gatumark utan att tillfällig ändring



av trafikföreskrifterna medges av kommunen är det svårt att se hanteringen som annat än en obligatorisk uppgift. Hanteringen är snarast att se som ett led i den kommunala rätten att meddela lokala trafikföreskrifter enligt trafikförordningen, TraF.

Om det då är fråga om en obligatorisk uppgift för kommunen krävs det lagstöd för att ta ut avgift. Då hanteringen av TA-planer inte direkt regleras i lag kan det vid en första anblick tyckas att det saknas lagstöd för en avgift. Detta stöds av att det såvitt känt inte finns någon kommun som idag har avgiftsbelagt hanteringen av TA-planer. Vid en läsning av 10 kap 3 § TraF framgår det när en kommun ansvarar för meddelandet av lokala trafikföreskrifter. Innehållet i dessa föreskrifter framgår av 10 kap 1 § TraF. Vidare får kommunen meddela särskilda föreskrifter enligt 10 kap 14 § TraF i särskilda fall. Vid ledningsdragning eller annat arbete i vägområdet krävs det normalt sett att de gällande trafikföreskrifterna behöver justeras, vanligast vad gäller hastigheten men även andra punkter enligt 10 kap 1 § TraF kan behöva justeras. Det är just behovet av en tillfällig ändring av trafikföreskrifterna som nödvändiggör en TA-plan. Undantag från de lokala föreskrifterna skall enligt 13 kap 3-4 §§ TraF prövas av kommunen vilket sker genom granskningen av TA-planer. Enligt 1, 4 och 5 §§ lagen om nämnder för vissa trafikfrågor ges kommunen rätt att ta ut en avgift från sökanden vid prövningen av undantag från gällande föreskrifter enligt TraF. Beräkningen av avgiften måste anges i en av fullmäktige antagen taxa.

Av resonemanget ovan framgår det således att det bör finnas en rätt att ta ut en avgift för hanteringen av TA-planer inom ramen för kommunens prövning av undantag från gällande lokala trafikföreskrifter för en tillfällig verksamhetsutövare. Det är snarare trafikomläggningsarbetet som föranleder avgiften än hanteringen av TA-planen i sig men det senare ingår i det förra. Det kan noteras att Vägverket tar ut en avgift för hanteringen av TA-planer för de vägar där verket är vägghållare. Avgiften skall i enlighet med övriga avgifter för obligatorisk verksamhet enbart täcka kommunens kostnader enligt självkostnadsprincipen. Den avgift som nu föreslås kommer att motsvara stadens omfattande kostnader för samordning, säkerhetsbedömning, handläggning, m.m. vid vägarbeten vilket motsvarar kostnaderna för att pröva undantaget från gällande trafikföreskrifter. Staden bör dessutom ta ut avgifter enligt vägmärkesförordningen, VMF, motsvarande kostnader för tillverkning, uppsättning, underhåll samt nedtagning av vägskyltar och andra anordningar som är behövliga för trafikankvisningar enligt 8 kap 4-5 §§ VMF.

Avgiftens storlek skall alltså motsvara kommunens kostnader för den tillhållna prestationen och måste fastställas i en taxa av kommunfullmäktige. Avgiftsmodellen ger den som ansöker om TA-planer och utför en trafikomläggning



ett visst ekonomiskt incitament att utföra sin verksamhet i eller på vägnätet så snabbt och effektivt som möjligt samt att utföra trafikregleringar och avstängningar helt enligt korrekt ingenjörsexpraxis.

Målsättningen är att avgiften hela tiden skall vara i balans med verksamhetens kostnader för tillståndsverksamheten med dess verksamhetsmål och avgiftsnivån därmed vara berättigad. Detta innebär att avgiftstaxan eller organisationen kan komma att behöva justeras så att avgiftsuttaget motsvarar servicens kostnad.

Sammanfattande bedömning

Stadens hantering av TA-planer med anledning av en trafikomläggning får anses ske inom ramen för det kommunala väghållaransvaret och bör ses som en obligatorisk uppgift. Den insats som sker vid en trafikomläggning p.g.a gatuarbete skall ses som undantag från gällande trafikföreskrifter och då har staden laglig grund för att ta ut en avgift motsvarande självkostnaden. Detta är dock en tolkning av lagstiftarens avsikter och det finns viss risk för att den inte är korrekt. Enbart vid en rättslig prövning kan slutgiltigt svar erhållas på lagligheten.

Min bedömning är dock att det är möjligt att försöka införa avgiftsuttaget. Det är dock viktigt att skilja på åtgärderna enligt TraF och de enligt VMF.

Stockholm som ovan

Mattias Sandberg