



Näringsdepartementet

Transportenheten

Maria Gelin

Telefon 08-405 90 56

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
Registraturet	
Ink.	2014 -02- 19
Dnr:	001-282/2014
Till:	RJ

Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276) och vissa andra frågor rörande parkeringstillstånd för personer med funktionshinder

Remissinstanser:

1. Regelrådet
2. Riksdagens ombudsmän
3. Konsumentverket
4. Myndigheten för handikappolitisk samordning, Handisam
5. Hjälpmedelsinstitutet, ideell förening
6. Länsstyrelsen i Stockholms län
7. Länsstyrelsen i Skåne län
8. Länsstyrelsen i Västra Götalands län
9. Trafikverket
10. Transportstyrelsen
11. Diskrimineringsombudsmannen
12. Bengtsfors kommun
13. Botkyrka kommun
14. Båstads kommun
15. Eskilstuna kommun
16. Falu kommun
17. Gagnefs kommun
18. Grästorps kommun
19. Göteborgs kommun
20. Hammarö kommun
21. Håbo kommun
22. Härnösands kommun
23. Härryda kommun
24. Hässleholms kommun
25. Kiruna kommun
26. Klippans kommun
27. Knivsta kommun

28. Ljusnarsbergs kommun
29. Malmö kommun
30. Mariestads kommun
31. Norrköpings kommun
32. Nynäshamns kommun
33. Ockelbo kommun
34. Pajala kommun
35. Partille kommun
36. Robertsfors kommun
37. Sigtuna kommun
38. Skara kommun
39. Staffanstorps kommun
40. Stockholms kommun
41. Storumans kommun
42. Svalövs kommun
43. Timrå kommun
44. Torsås kommun
45. Tyresö kommun
46. Uppvidinge kommun
47. Varbergs kommun
48. Vänersborgs kommun
49. Västerås kommun
50. Åre kommun
51. Årjängs kommun
52. Örnsköldsviks kommun
53. Sveriges Kommuner och Landsting
54. DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder
55. Förbundet Rörelsehindrade
56. Förbundet Unga Rörelsehindrade
57. Föreningen för de Neurosedynskadade
58. Föreningen För Kortvuxna
59. Handikappförbunden
60. Hjärtebarnsförbundet
61. Intressegruppen för assistansberättigade
62. Lika Unika
63. Neuroförbundet
64. Personskadeförbundet RTP
65. Reumatikerförbundet
66. Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar

Ett underskrivet original samt två kopior på ert remissvar ska vara inkommet till Näringsdepartementet, 103 33 Stockholm senast

fredagen den 23 maj 2014. Svaret kan med fördel skickas via e- post till n.registrator@regeringskansliet.se och till marie.egerup@regeringskansliet.se

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För andra remissinstanser innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningens broschyr "Svara på remiss. Hur och varför?" Broschyren kan beställas från Regeringskansliets förvaltningsavdelning, Information Rosenbad, 103 33 Stockholm.



Hans Brändström
Enhetschef



Näringsdepartementet

Rättssekretariatet

Susanna Broms

Telefon 08 - 405 18 41

Telefax 08 - 411 36 16

Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276) och vissa andra frågor rörande parkeringstillstånd för personer med funktionshinder

Sammanfattning

En arbetsgrupp bestående av representanter för Näringsdepartementet, Socialdepartementet, Transportstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting samt två av brukarorganisationerna utvalda personer har gjort en mindre översyn av reglerna om parkeringstillstånd med fokus på den praktiska tillämpningen vid utfärdandet av tillstånd. Bakgrunden är att det finns gränsdragningsproblem vid överväganden beträffande kretsen av tillståndsberättigade. Under arbetet har gruppen också kommit in på frågan om hur själva ansökan om parkeringstillstånd skulle kunna underlättas för den sökande. Detta avspeglas i det lagda förslaget. Arbetsgruppen har vidare berört kontrollsystemet för parkeringstillstånden. Arbetsgruppen har varit överens om att en översyn av kontrollsystemet behöver göras för att bl.a. motverka eventuellt missbruk av tillstånden.

Förslag

Förordningsändring

13 kap. 8 § fjärde stycket trafikförordningen (1998:1276) ändras så att ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan gälla för en längsta tid om fem år i stället för, som nu, tre år.

Övrigt

1. Innebörden av förflyttningsförmågan.
2. En gemensam blankett för ansökan om parkeringstillstånd bör införas.
3. En gemensam mall för intyg bör införas.
4. Vidare bör Sveriges Kommuner och Landstings, SKL, handbok *Parkeringstillstånd för rörelsehindrade: handbok för alla berörda* uppdateras.

Gällande bestämmelser

Enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas för rörelsehindrade personer. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet.

Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas. Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och gäller under en viss tid, dock längst tre år.

Vidare kan enligt 13 kap. 3 och 4 §§ trafikförordningen undantag medges från de lokala parkeringsbestämmelserna. Undantag får medges för ett visst ändamål respektive om det finns ett särskilt behov. Endast den som har ett särskilt behov kan medges undantag från bestämmelserna i 3 kap. trafikförordningen om stannande och parkering.

Vidare gäller *Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade*, TSFS 2009:73. I de allmänna råden till 13 kap. 8 § första stycket trafikförordningen sägs:

”Bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Bedömningen av om en rörelsehindrad som inte själv kör motordrivna fordon, regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet bör grundas på sökandes förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten.

I frågan om rörelsehinder som beror av psykiatriskt tillstånd bör bedömningen grundas på ett läkarintyg utfärdat av en läkare med specialistkompetens i psykiatri.”

Av 8 kap. 1 § trafikförordningen framgår också att fordon får föras på gånggata för transport av sjuka och rörelsehindrade till eller från adress vid gatan.

Bakgrund

Dåvarande Vägverket redovisade den 25 september 2005 ett regeringsuppdrag om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Redovisningen avsåg till stor del missbruket av parkeringstillstånd samt svårigheterna att övervaka och kontrollera systemet. Av de förslag som Vägverket lämnade genomfördes sedermera, med vissa justeringar, endast två. Vägverkets bedömning var att rörelseförmågan/-hindret skulle vara *stadigvarande* och avse *gångförmågan*. Vägverket menade i sitt förslag att

funktionshindret skulle medföra att personen i fråga hade betydande svårigheter att *förflytta sig till fots*. Dåvarande Handikappombudsmannen yttrade i sitt remissvar att hänvisningen till nedsatt gångförmåga kändes otidsenlig och att man i andra sammanhang hänvisade till varaktiga funktionshinder som innebar att man har väsentliga svårigheter att *förflytta sig på egen hand*. Regeringen tog fasta på detta och ändringen i 13 kap. 8 § trafikförordningen kompletterades så att

- ett tillstånd endast får utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand och
- ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Vägverkets övriga förslag var att man skulle införa en enhetlig nationell ansökningsblankett, att man skulle ställa krav på läkarintyg vid ansökan om parkeringstillstånd och att verket skulle ges i uppdrag att utreda möjligheten att införa en nationell databas för parkeringstillstånd. Dessa förslag genomfördes inte men Vägtrafikregisterutredningen fick sedermera, 2008, i uppdrag att överväga om det var lämpligt att i någon av vägtrafikdatabaserna tillåta en registrering av uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade och i så fall vilka uppgifter och vilka villkor i övrigt som skulle gälla för detta.

Vägtrafikregisterutredningens bedömning var att en central registrering av uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade inte skulle införas, se SOU 2010:76. Utredningen fann inte att vinsterna av en central registrering var så stora att det var motiverat. Dessutom är uppgifterna integritetskänsliga, vilket talade mot en central registrering.

Under de senaste åren har Näringsdepartementet erhållit en mängd skrivelser där brukarorganisationerna har reagerat negativt över bl.a. kommunernas tillämpning av de delvis ändrade reglerna. Kritiken har bl.a. rört

- svårigheterna att få ett nytt tillstånd,
- den integritetskränkningen som det innebär att man måste ansöka om ett nytt tillstånd senast vart tredje år, och
- de stora skillnaderna i tillämpningen av bestämmelserna i olika delar av landet.

Näringsdepartementet bjöd därför in stort antal brukarorganisationer till ett möte i februari 2011. Som ett resultat av det mötet gavs Transportstyrelsen i uppdrag att se över bestämmelserna på nytt.

Transportstyrelsens rapport

Uppdraget omfattade dels att se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i 13 kap. 8 § trafikförordningen och överväga om det fanns skäl att föreslå ändringar, dels att särskilt se över bestämmelserna om parkeringstillstånds giltighetstid och överväga om det fanns skäl att föreslå ändringar i detta avseende.

Transportstyrelsen redovisade sitt uppdrag den 30 november 2011. Sammanfattningsvis innebar redovisningen följande.

1. Transportstyrelsen bedömde att det inte förelåg skäl, att föreslå någon ändring avseende något av rekvisiten för utfärdande av ett parkeringstillstånd, dvs.
 - regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet,
 - varaktigt funktionshinder och
 - väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.
2. Transportstyrelsen bedömde att, med hänsyn till vissa negativa samhällsekonomiska effekter, en förlängning av den maximala giltighetstiden för ett parkeringstillstånd bör göras med 1–2 år, dvs. en längsta giltighetstid om 5 år.
3. Transportstyrelsen föreslog inte någon ändring avseende frågan om parkeringsavgifter kopplade till innehav av ett särskilt parkeringstillstånd.

Transportstyrelsen hade i sin redovisning gjort en beräkning av de samhällsekonomiska effekter en längre giltighetstid skulle kunna få och föreslog därvid att giltighetstiden för ett parkeringstillstånd ska kunna förlängas från tre till fem år. Transportstyrelsen fann inte någon anledning att i övrigt ändra trafiklagstiftningen, utredningen *bifogas*.

Uppföljning – en arbetsgrupp bildas

Transportstyrelsens rapport remitterades inte men för att följa upp rapporten bjöd Näringsdepartementet i mars 2012 in till ytterligare ett möte med ett flertal brukarorganisationer under ledning av infrastrukturministern. Utfallet av mötet var att en mindre översyn skulle göras med fokus på själva tillämpningen av regelverket (inom ramen för trafikförordningen) och att arbetet skulle bedrivas i en arbetsgrupp med representanter från Näringsdepartementet, Socialdepartementet, Transportstyrelsen, Sveriges Kommuner och Landsting samt två av brukarorganisationerna utvalda personer som skulle företräda samtliga brukarorganisationer. Vid mötet med infrastrukturministern konstaterades att det är viktigt att se till att en gemensam problembild formuleras.

I arbetsgruppen har deltagit representanter för DHR – Förbundet för ett samhälle utan rörelsehinder, Riksförbundet för Rörelsehindrade Barn och Ungdomar, Sveriges Kommuner och Landsting, Transportstyrelsen samt Socialdepartementet, Näringsdepartementet/TE och Näringsdepartementet/RS. Arbetsgruppen har haft sex möten under 2012 och tre möten under 2013. Minnesanteckningar har förts vid mötena.

De grundläggande utgångspunkterna för funktionshinderspolitiken

I sammanhanget är det också viktigt att erinra om den av regeringen beslutade *En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken 2011–2016*.

Grunden för funktionshinderspolitiken finns i den nationella handlingsplanen *Från patient till medborgare* (prop. 1999/2000:79). Med handlingsplanen beslutade riksdagen dels om målen för funktionshinderspolitiken, dels inriktningen av arbetet inom funktionshinderspolitiken. I den tredje och sista uppföljningen av den nationella handlingsplanen för handikappolitiken (skr. 2009/19:166) tydliggjorde regeringen att målen för funktionshinderspolitiken och inriktningen ska ligga fast dvs. en samhällsgemenskap som grund, ett samhälle som utformas så att människor med funktionsnedsättning i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhället och jämlikhet i levnadsvillkor för flickor och pojkar, män och kvinnor med funktionsnedsättning.

Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning (CRPD) och dess fakultativa protokoll, trädde för Sveriges del i kraft 2009. I artikel 9 (1) i konventionen anges att för att göra det möjligt för personer med funktionsnedsättning att leva oberoende och att fullt ut delta på alla livets områden, ska konventionsstaterna vidta ändamålsenliga åtgärder för att säkerställa att personer med funktionsnedsättning får tillgång på lika villkor som andra till den fysiska miljön, till transporter, till information och kommunikation, innefattande informations- och kommunikationsteknik och -system samt till andra anläggningar och tjänster som är tillgängliga och erbjuds allmänheten både i städerna och på landsbygden. Dessa åtgärder, som ska innefatta identifiering och undanröjande av hinder och barriärer mot tillgänglighet, ska bl.a. gälla: Byggnader, vägar, transportmedel och andra inom- och utomhusanläggningar, däribland skolor, bostäder, vårdinrättningar och arbetsplatser.

Regeringen beslutade 2011 om *En strategi för att genomföra funktionshinderspolitiken i Sverige under 2011–2016*. Regeringens strategi för funktionshinderspolitikens genomförande utgår från konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och är ett led i att förverkliga denna. Syftet med strategin är att presentera politikens inriktning, med konkreta mål för samhällets insatser samt hur resultaten ska följas upp under de kommande fem åren. I strategin anges att

inriktningens målet för transportpolitiken är att transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning. Regeringen inriktar insatserna på ökad tillgänglighet i transportsystemet. I strategin nämns särskilt att regeringen avser att göra en översyn i syfte att förtydliga regelverket om parkeringstillstånd.

Det bör noteras att parkeringstillståndet inte endast medger möjligheter att parkera utan också ger andra möjligheter för innehavaren. Så får den som har parkeringstillstånd, efter ansökan, befrielse från trängselskatt, en avgift som den som har bilen som hjälpmedel och inte kan välja bort den som andra kan, genom att anlita allmänna kommunikationer. Vidare förekommer det att flera markägare väljer att låta personer med parkeringstillstånd parkera på mark där man annars inte får parkera eller där parkering är förenad med villkor. Detta gör att parkeringstillståndet möter upp mot flera principer i "Konventionen om rättigheter för personer med funktionsnedsättning", artikel 3.

Arbetet i gruppen

Under mötena har försök gjorts bl.a. för att finna en gemensam problembild och identifiera möjliga åtgärder/förslag för att underlätta tillämpningen av det aktuella regelverket. Utgångspunkten var att problematiken kan delas in i tre delar:

1. Eventuella förändringar i trafikförordningen.
2. Tillämpningen av gällande bestämmelser.
3. Kontrollsystemet och missbruket av tillstånden.

Gruppen bestämde sig för att fokusera på del 1 och 2. Man var överens om att del 3 ska behandlas i ett senare skede. Vid mötet den 12 december 2012 enades arbetsgruppen om att Näringsdepartementet skulle ta fram en sammanfattande promemoria för remittering.

I denna promemoria lämnas en redogörelse för den övergripande problematiken och förslag till ändringar av gällande bestämmelser.

Problembeskrivning

Enligt uppgifter från Transportstyrelsen och SKL hanteras ca 50 000 ansökningar om parkeringstillstånd per år, varav ca 40 000 beviljas. Kommunens beslut kan överklagas till länsstyrelsen. Från länsstyrelserna överklagas 250–300 beslut per år till Transportstyrelsen och knappt en femtedel av överklagandena till transportstyrelsen bifalls. I samtliga fall som prövas av Transportstyrelsen görs en samlad bedömning av om förutsättningarna för utfärdande av parkeringstillstånd är uppfyllda i det enskilda fallet.

En av de första uppgifterna för arbetsgruppen var att inventera problembilden. Av diskussionerna i arbetsgruppen framgick bland annat att vad som anges i 2 kap. i Transportstyrelsens allmänna råd "förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel" och "förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten" ansågs problematiska. Från brukarhåll efterlystes att tydligare hänsyn ska tas till hela behovsbilden och familjeperspektivet vad gäller "passagerartillståndet". Det ansågs vidare att tillämpningarna av regelverket var alltför fyrkantiga och trubbiga och att olika bedömningar ansågs göras på kommunnivå. Det noterades i sammanhanget att det i kommunerna var till 75 % de tekniska nämnderna som hanterade frågor kring parkeringstillstånden. Definitionerna av "rörelsehinder" skilde sig åt i olika sammanhang. Att det inte fanns kopplingar mellan bidrag till bilstöd och parkeringstillstånd ansågs från brukarhåll vara en brist, eftersom två bidragssystem motverkar varandra. Transportstyrelsens dubbla roller som föreskrivande myndighet och överinstans vid överklaganden ansågs också vara en besvärande situation. En nyckelfråga ansågs vara de begränsningarna som det innebar att arbetet endast berörde trafikförfattningar.

Vidare framfördes att träffsäkerheten för dem som borde få tillstånden hade sina brister, men det konstaterades samtidigt att man kan hamna i gränsdragningsproblem och att de är svårhanterade.

Arbetsgruppen har vidare i sitt arbete identifierat personer med en funktionsnedsättning som innebär nedsatt armfunktion, vilket i sin tur påverkar förflyttningförmågan. Från brukarhåll har följande angetts:

"En omfattande nedsättning av båda armarnas funktioner leder till ett stort rörelsehinder som vanligtvis många gånger behöver kompenseras med personlig assistans. Dock kan det individuella assistansbehovet variera beroende på vilken typ av funktioner som saknas, om det är fråga om att helt sakna båda armarna, om man vuxit upp med skadan eller fått den senare i livet, om det är skador som innebär förlamningar av mer omfattande grad i båda armarna kan vissa små funktioner finnas liksom för den som har en liten hand på en kort arm, ett finger direkt på en axel och så vidare – variationerna är många och mycket individuella både sett till sviterna och de därpå möjliga funktionerna."

"Att köra bil utan att använda armarna är i sig inte något konststycke idag. Sedan flera decennier har tekniken att anpassa bilar för att köras utan armfunktioner utvecklats. Att transportera sig i bil på egen hand, helt självständigt, för en person som annars behöver andra människors insatser ideligen är i sig en frihetskänsla som är obeskrivbar. Livet och vardagen blir också så mycket mer lätthanterligt. Själva bilresan blir en stund av oberoende i en tillvaro som i övrigt präglas av beroende.

Men så kommer vi till avsnittet att ställa ifrån sig bilen ifråga. Det har genom åren inte varit någon stor fråga eftersom personer i ovan beskrivna situation har beviljats 'parkeringstillstånd för rörelsehindrad'. Det förhållandet har vi inte längre. Parkeringstillståndet har för den här kategorin gjort det möjligt att hitta parkeringsplats stor nog att släppa upp bildörren fullt, vilket många behöver, vilket även fungerar vid parkering längs gata eftersom tillståndet gäller vid P-förbud på gatumark.

Tillståndet gör det också möjligt att komma tillräckligt nära målet för resan, vilket ofta är ett stort behov för en person med nedsatta armfunktioner. Att komma nära målet handlar dels om att få med sig sitt bagage till exempel för att sköta ett arbete eller fungera i familjen. Men att komma nära målet handlar också om att personer i den här gruppen ofta inte kan köra bil fullt påklädda med ytterkläder och då behöver man komma nära målet för att inte frysa, inte bli blöt när det regnar – paraply är inget hjälpmedel om man saknar båda armfunktionerna – eftersom man inte kan klä på sig ett ytterplagg på egen hand.”

Det finns ytterligare en grupp som bör uppmärksammas, personer som behöver förarens hjälp. Från brukarhåll anges också att:

”Man kan av olika anledning inte lämnas av på en plats utan behöver då assistans av en person för att förflytta sig på ett säkert sätt utan risk för att falla. En person kan gå en kort bit med hjälp av kryckor eller rullator och har svårt med balansen. Anledningen kan vara en eller flera funktionsnedsättningar som orsakar yrsel eller känselbortfall i benen och/eller fötterna. Smärttillstånd som ger väder- och temperaturkänslighet som påverkar gång och orienteringsförmågan och utevistelsen ska vara så kort som möjligt. Man kan ha orienteringssvårigheter som leder till oro vid förflyttningar.”

En del av problematiken har också varit att man tidigare vid tolkningen av kravet på ”regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet” hänvisade till en så kallad värnlöshetsprincip som kan sägas innebära ett krav på att den sökande ska vara värnlös i ordets fulla bemärkelse. Detta tidigare begrepp – värnlös – används inte, och ska inte användas, vid bedömningen av parkeringstillstånd.

Möjligt åtgärdspaket

Del 1 – Förändringar i trafikförordningen

För närvarande föreslås inga ändringar i lydelsen av 13 kap. 8 § första stycket trafikförordningen. Man var ense i arbetsgruppen om att

utformningen i princip var tillfyllest och att det därmed inte finns något mervärde i en ändring av dessa bestämmelser.

Däremot föreslås en ändring i 13 kap. 8 § fjärde stycket trafikförordningen så att den maximala giltighetstiden för ett parkeringstillstånd förlängs med två år, dvs. tillstånden kan ha en längsta giltighetstid om fem år i stället för tre år. Från brukarhåll har det framförts synpunkter på att det är krångligt och tidskrävande att söka ett parkeringstillstånd. Förslagets ska ses mot denna bakgrund. Att förlänga giltighetstiden för parkeringstillståndet är ett sätt att underlätta för den sökande.

Transportstyrelsen har gjort följande konsekvensanalys avseende en förlängning av giltighetstiden (2011):

”För att beräkna en samhällsekonomisk nytta eller kostnad av ett framtida scenario krävs tillgång till dels statistik för de effekter som uppstår av scenariot och dels värderingar av effekterna. Vissa avgränsningar har gjorts på grund av avsaknad av statistik och svårvärderade effekter.

I utredningen¹ redovisas effekter för sökande, effekter för kommunerna och övriga samhällsekonomiska effekter av längre giltighetstid. Effekterna minskad tidsuppooffring för de sökande, minskad administrationskostnad för kommunerna och minskad tillverkningskostnad av tillstånden har kunnat beräknas samhällsekonomiskt. Förutom detta har synpunkter om ett flertal icke värderbara effekter på giltighetstidens längd samlats in och sammanställts i verbal form.

Beräkningen har genomförts utifrån två alternativa scenarier om 5 respektive 10 års maximal giltighetstid, vilka jämförts med nuvarande giltighetstid på maximalt 3 år. De värderbara effekternas nytta beräknas till 10,0 respektive 17,5 Mkr för de två olika scenarierna. För att få en komplett bild över besparingarna för samhället ska också den icke värderade nyttan för minskad olägenhet hos de sökande beaktas. Negativa effekter för samhället såsom bland annat ökad kontroll, ökad hantering av ändrade förutsättningar och negativa miljöeffekter har identifierats. Effekterna har analyserats och det kan konstateras att de är av olika karaktär. Några har kunnat beräknas och värderas, vissa har identifierats som positiva eller negativa för samhället medan andra konstaterats vara marginella. För några effekter kan slutsats inte dras huruvida de kommer inträffa eller inte, eftersom de är beroende av förutsättningar som i dagsläget inte går att förutse.”

¹ Transportstyrelsens utredningsuppdrag TSV 2011-2934

Del 2 – Tillämpning av gällande bestämmelser

Som angetts ovan, under redovisningen av problembilden, är gränsdragningar vid överväganden beträffande kretsen av tillståndsberättigade svårhanterade. En för omfattande utvidgning av kretsen skulle innebära en stor ökning av antalet tillstånd och i förlängning leda till problem med tillgängligheten till reserverade parkeringsplatser. Det kan dock finnas skäl att se över om det idag finns grupper som inte får, men som borde få, ett parkeringstillstånd.

Mot bakgrund av detta finns det anledning för Transportstyrelsen att bl.a. se över praxis beträffande tillämpningen av reglerna för personer med nedsatt armfunktion. Som framgår av beskrivningen ovan kan innebörden av ”att förflytta sig på egen hand” även avse att man inte kan använda armarna vid förflyttningen eller att man behöver assistans av föraren.

Transportstyrelsen kommer också att initiera en översyn av styrelsens föreskrifter och allmänna råd så de på ett tydligare sätt motsvarar förordningens struktur. Översynen kan även komma att innebära en utvidgning av tolkningen ”att förflytta sig på egen hand” som anges i förordningstexten, vilket kan innebära en utökning av antalet personer som uppfyller kriterierna för ett parkeringstillstånd. Transportstyrelsen kommer att ta del av de inkomna remissvaren med anledning av den nu förestående remissomgången med anledning av denna promemoria inkl. de bifogade underlagen. Tidplanen är därmed relaterad till departementets tidplan.

För att uppnå en enhetligare tillämpning av reglerna bör ansökningsarbetet för såväl den sökande som berörd kommun underlättas. Därför föreslås att man inför en gemensam ansökningsblankett som lämpligen kan finnas tillgänglig via Internet. I detta sammanhang bör särskilt blanketternas utformning ses över vad gäller sökandens gångförmåga.

Kravet på läkarintyg vid ansökan om parkeringstillstånd är inte obligatoriskt och bör avgöras av respektive kommun. Som ytterligare stöd kan emellertid en gemensam mall införas för läkarintyg och andra eventuella intyg som kan styrka behovet av ett parkeringstillstånd. På så sätt kan alla relevanta frågor tas upp och eventuella överflödiga frågeställningar rensas bort.

Vidare bör Sveriges Kommuner och Landstings, SKL, handbok *Parkeringstillstånd för rörelsehindrade: handbok för alla berörda* uppdateras. Nuvarande upplaga är från år 2000 och behov finns således att uppdatera handbokens innehåll - inte minst vad gäller praxis/vägledande avgöranden. I handboken ingår exempelvis ett avsnitt som berör gångförmåga och gångavstånd. I avsnittet finns exempel på

gångsträckor som i praxis har tolkats som att en person som kan förflytta sig ca 100 m inte behöver ett parkeringstillstånd. Utöver detta finns en ambition att göra handboken tillgänglig elektroniskt också för allmänheten.

Dessa tre sistnämnda åtgärder bör lämpligen kunna ske i samarbete mellan SKL och Transportstyrelsen.

I arbetsgruppen har förts diskussioner om kopplingen bilstöd–parkeringstillstånd. Företrädarna för Näringsdepartementet har undersökt möjligheten närmare. Det kunde konstateras att för att kunna komma vidare och inte minst för en eventuell konsekvensbeskrivning, behövs ett bättre grepp om storheterna: exempelvis hur många av de ca 2 000 bilstöd som beviljas varje år har också parkeringstillstånd. Ett förslag var att ställa denna fråga till de 1 833 personer som fick bilstöd 2011. I nuläget bedöms detta som svår genomfört eftersom bilstödet och parkeringstillstånden utgör två helt olika system som handläggs och administreras på olika sätt vid olika myndigheter. En närmare undersökning kommer att kräva tillgång till personuppgifter som betecknas som känsliga och såväl uppgifter som handlingar är belagda med sekretess. För att kunna ta del av och analysera sekretessbelagda handlingar och uppgifter torde det krävas att det tillsätts en särskild utredning med sådana befogenheter. En undersökning skulle således kräva särskilda åtgärder som inte ryms inom arbetsgruppens mandat.

Arbetsgruppen har diskuterat möjligheten att dela upp regelverket så att en del vänder sig till dem som kör själva och en del till dem som inte själva kör fordon utan är passagerare. Gruppen kom emellertid fram till att mervärde var tveksamt. I princip är bestämmelsen redan i gällande lydelse uppdelad så. Ingen i gruppen hade något önskemål om att gå vidare med förslaget.

Mot bakgrund av att tillstånden gäller i hela Sverige och i hela EU har också diskuterats om man borde överväga en central tillståndsmyndighet. Närhetsargumentet var det enda motargumentet till en centralisering. Vinsten med en central myndighet ansågs vara en enhetlig tillämpning. Representanterna för brukarorganisationerna skulle inte motsätta sig en centralisering. SKL såg också fördelar med en sådan ordning då handläggning i kommunerna har en sådan stor spridning i fråga om kunskap och tid man kan avsätta för handläggningen. Det resonerades om tänkbara mottagande centrala organisationer: Transportstyrelsen (en annan överinstans skulle då krävas), regionala kollektivtrafikmyndigheter, länsstyrelser nämndes. Någon konsekvensanalys finns emellertid inte för något sådant förslag. Det konstaterades avslutningsvis att frågan var intressant, men låg utanför gruppens mandat.

Arbetsgruppen har också diskuterat om Transportstyrelsens bemyndigande borde ses över så att myndigheten kan ge ut tillämpningsföreskrifter och därmed också ge bättre stöd för de som ska tillämpa regelverket ute i landet. Gruppen kunde emellertid inte se något mervärde i detta.

Del 3 – Kontrollsystemet och missbruket av tillstånden

Som nämnts ovan har denna del inte berörts. Enligt arbetsgruppens mening kan det nu vara aktuellt att se över kontrollsystemet och eventuellt på nytt överväga ett nationellt registreringssystem för parkeringstillstånd. Exempelvis kan en förlängning av parkeringstillståndets giltighetstid eventuellt kombineras med utfärdande av en särskild handling, ett tillståndsbevis, som har en ettårig giltighet som skickas ut till tillståndshavaren årligen. Ett tillståndsbevis som gäller en kortare tid än själva tillståndet kan göra dem mindre stöldbegärliga. Transportstyrelsen gjorde i december 2012 en kompletterande beräkning av de merkostnader som skulle uppkomma med utfärdande av ett tillståndsbevis som har en ettårig giltighet som skickas ut till tillståndshavaren årligen. Den tillkommande kostnaden för att tillverka och distribuera en årlig handling under fyra år beräknades till 6,3 miljoner kr vid fem års giltighetstid. Summan ska vägas mot den besparing det medför att ett parkeringstillstånd kan beviljas för längre tid.

Europeiska unionens råd utfärdade den 4 juni 1998 en rekommendation om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder (98/376/EG). Den viktigaste delen av rekommendationen är att medlemsstaterna från och med den 1 februari 1999 ska införa ett nationellt parkeringstillstånd för personer med funktionshinder och erkänna andra medlemsstaters andra medlemsstaters parkeringstillstånd för personer med funktionshinder, vilka utfärdas av varje medlemsstat enligt den enhetliga gemenskapsmodellen, ”så att innehavaren av ett sådant tillstånd kan åtnjuta de parkeringsförmåner som hör samman med detta tillstånd och som medges i den medlemsstat där innehavaren befinner sig”. I korthet utgörs den enhetliga gemenskapsmodellen av bestämmelser om parkeringstillståndets format, innehåll och utseende. Rekommendationen innehåller inga kriterier för själva tillståndsgivningen.

Det pågår ett nyligen påbörjat EU-arbete som regeringen kommer att följa. Europeiska kommissionen överväger att se över denna rekommendation om parkeringstillstånd och kommer som ett led i arbetet att begära bidrag/information från medlemsländerna. En särskild utlysning gjordes i februari 2013 i vilken olika konsortier i EU-länderna kunde söka pengar för pilotprojekt för att bl.a. finna lösningar som minskar fusk med parkeringstillstånden.



Förordning om ändring i trafikförordningen (1998:1276);

SFS

Utkom från trycket
den

utfärdad den XX -ber 2014

Regeringen föreskriver att 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276) ska ha följande lydelse.

13 kap.

8 §¹ För rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas.

Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ger

1. rätt att parkera under högst tre timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är förbjuden eller tillåten under kortare tid än tre timmar,
2. rätt att parkera under högst 24 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är tillåten under minst tre men mindre än 24 timmar,
3. rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd, varvid viss längsta uppställningstid som föreskrivits för sådan plats ska iakttas, samt
4. rätt att parkera under högst tre timmar på gågata.

Parkeringstillstånd ger inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd för ett visst ändamål eller fordonsslag.

Ett parkeringstillstånd ska gälla under viss tid, dock längst 5 år. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet enligt första stycket inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Denna förordning träder i kraft den 1 –ber 2014.

På regeringens vägnar

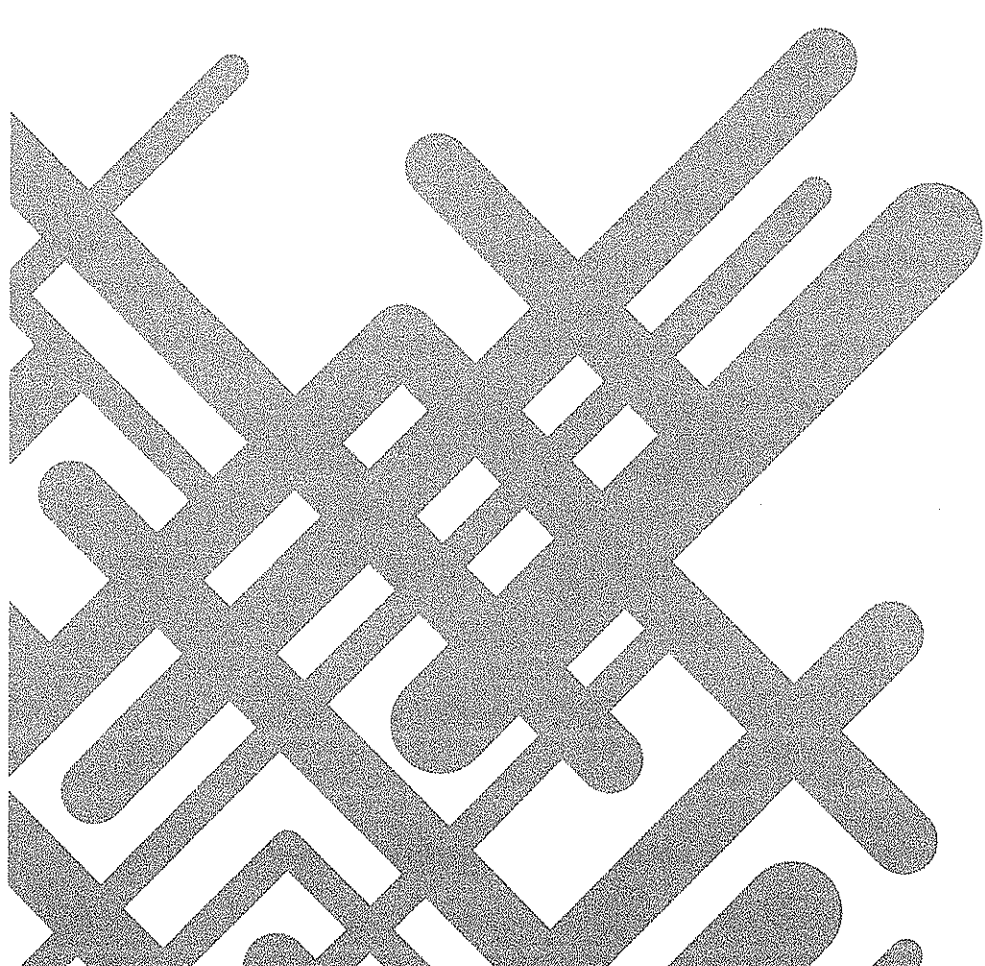
CATHARINA ELMSÄTER-SVÄRD

¹ Senaste lydelse 2007:235.

SFS

Lennart Renbjer
(Näringsdepartementet)

**Uppdrag att se över bestämmelserna
om särskilda undantag för
rörelsehindrade i trafikförordningen
(1998:1276) m.m.**



Innehållsförteckning

SAMMANFATTNING.....	3
1 INLEDNING.....	6
1.1 Bakgrund.....	6
1.2 Uppdraget.....	6
1.3 Uppdragets genomförande.....	6
1.4 Avgränsningar.....	7
1.5 Begreppen funktionshinder och rörelsehinder.....	7
2 GÄLLANDE RÄTT.....	9
2.1 Kort historik.....	9
2.2 Parkeringsbestämmelser.....	10
2.2.1 Övervakning och sanktioner.....	11
2.2.2 Undantag.....	11
2.3 Särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade.....	11
2.3.1 Transportstyrelsens föreskrifter.....	12
2.3.2 Giltighet.....	13
2.3.3 Parkeringsavgift.....	14
2.3.4 Beslutsordning.....	14
2.3.5 Bevis för beviljat undantag.....	14
2.4 Missbruk av särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade.....	15
2.4.1 Inledning.....	15
2.4.2 Typer av missbruk.....	15
2.4.3 Tänkbara orsaker till missbruk.....	16
3 ÖVERSYN AV GÄLLANDE BESTÄMMELSER.....	17
3.1 Inledning.....	17
3.2 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276).....	17
3.2.1 Regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet.....	18
3.2.2 Varaktigt funktionshinder.....	20
3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.....	21
3.3 Parkeringsavgift.....	23
3.4 Förhållanden som ska ligga till grund för bedömningen.....	24
4 SAMHÄLLSEKONOMISKA EFFEKTER AV LÄNGRE GILTIGHETSTID.....	28
4.1 Inledning.....	28
4.1.1 Metod.....	28
4.1.2 Effekter för de sökande.....	30
4.1.3 Effekter för kommunerna.....	32
4.1.4 Övriga samhällsekonomiska effekter.....	35
4.2 Sammanfattning och analys av identifierade effekter.....	37
4.2.1 Transportstyrelsens bedömning.....	38
5 BILAGA 1.....	39

Sammanfattning

Uppdraget

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att uppdra åt Transportstyrelsen att se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i trafikförordningen (1998:1276) m.m.

Uppdraget omfattar att:

- Se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276) och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar.
- Särskilt se över bestämmelserna om parkeringstillståndets giltighetstid och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar i detta avseende.

Vårt förslag

Översyn av gällande bestämmelser

Transportstyrelsen har gjort en översyn av de rekvisit som idag ska ligga till grund vid prövning av en ansökan om särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Syftet med översynen är att belysa eventuella problem där ändringar kan behövas. Översynen har omfattat rekvisiten *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet, varaktigt funktionshinder och väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*.

Transportstyrelsen har bedömt att det inte föreligger skäl att föreslå någon ändring avseende något av rekvisiten.

Parkeringsavgift

Idag ger inte ett särskilt parkeringstillstånd befrielse från skyldigheten att erlägga avgift för parkering. I cirka 90 procent av de kommuner som tar ut parkeringsavgifter medför dock innehav av ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrad befrielse från parkeringsavgifter. Främst detta argument aktualiserar frågan om en generell bestämmelse om att särskilt parkeringstillstånd också ska medge befrielse från parkeringsavgifter. Det pågår emellertid en diskussion i kommuner om att i mindre utsträckning medge innehavare av särskilt parkeringstillstånd befrielse från parkeringsavgifter.

Transportstyrelsen föreslår mot bakgrund av bland annat det ovan anförda ingen ändring avseende frågan om parkeringsavgifter kopplade till innehav av ett särskilt parkeringstillstånd.

Förhållanden som ska ligga till grund för bedömningen

Det förekommer att sökande som skäl för att erhålla ett särskilt parkeringstillstånd anför förhållanden som idag inte är några bedömningsgrunder inom ramen för 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Vanligt förekommande är följande förhållanden.

- A. Att man beviljats särskilt parkeringstillstånd vid tidigare tillfällen.
- B. Att man har behov av större parkeringsutrymme.
- C. Att man har svårigheter att bära.
- D. Att närstående påverkas negativt av avslagsbeslutet.
- E. Att avslaget innebär att man inte kan nyttja sitt fordon.
- F. Att man inte kan arbeta utan ett särskilt parkeringstillstånd.

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att föreslå någon ändring avseende de förhållanden som ska ligga till grund för bedömningen av utfärdande av ett särskilt parkeringstillstånd.

Samhällsekonomiska effekter av längre giltighetstid

För att beräkna en samhällsekonomisk nytta eller kostnad av ett framtida scenario krävs tillgång till dels statistik för de effekter som uppstår av scenariot och dels värderingar av effekterna. Vissa avgränsningar har gjorts på grund av avsaknad av statistik och svårvärderade effekter.

I utredningen redovisas effekter för sökande, effekter för kommunerna och övriga samhällsekonomiska effekter av längre giltighetstid. Effekterna *minskad tidsuppföring för de sökande, minskad administrationskostnad för kommunerna och minskad tillverkningskostnad av tillstånden* har kunnat beräknas samhällsekonomiskt. Förutom detta har synpunkter om ett flertal icke värderbara effekter på giltighetstidens längd samlats in och sammanställts i verbal form.

Beräkningen har genomförts utifrån två alternativa scenarier om 5 respektive 10 års maximal giltighetstid, vilka jämförts med nuvarande giltighetstid på maximalt 3 år. De värderbara effekternas nytta beräknas till 10,0 respektive 17,5 Mkr för de två olika scenarierna. För att få en komplett bild över besparingarna för samhället ska också den icke värderade nyttan för minskad olägenhet hos de sökande beaktas. Negativa effekter för samhället såsom bland annat ökad kontroll, ökad hantering av ändrade förutsättningar och negativa miljöeffekter har identifierats.

Effekterna har analyserats och det kan konstateras att de är av olika karaktär. Några har kunnat beräknas och värderas, vissa har identifierats som positiva eller negativa för samhället medan andra konstaterats vara marginella. För några effekter kan slutsats inte dras huruvida de kommer

inträffa eller inte, eftersom de är beroende av förutsättningar som i dagsläget inte går att förutse.

Utredningen påvisar att det finns positiva samhällsekonomiska effekter vid en längre giltighetstid. Transportstyrelsen bedömer dock, med hänsyn till de negativa samhällsekonomiska effekter som har redovisats, att den inte ger stöd för att föreslå en maximal giltighetstid som är längre än 5 år.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

I regeringens strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken¹ uppges bland annat följande om transportpolitiken. Regeringen avser att göra en översyn i syfte att förtydliga regelverket om särskilt parkeringstillstånd. Transportstyrelsen ska utreda om det kan vara motiverat att ett parkeringstillstånd som längst kan gälla i tre år. En längre giltighetstid skulle kunna innebära mindre besvär för den enskilde som idag måste göra ny ansökan vart tredje år samt enklare administration.

1.2 Uppdraget

Regeringen beslutade den 9 juni 2011 att uppdra åt Transportstyrelsen att se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i trafikförordningen (1998:1276) med mera.

Uppdraget omfattar att:

- Se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276) och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar.
- Särskilt se över bestämmelserna om parkeringstillstånds giltighetstid och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar i detta avseende.

1.3 Uppdragets genomförande

Arbetet har bedrivits i en arbetsgrupp bestående av utredare Eva-Lotta Löfgren, handläggare Jenni Sjöblom och verksjurist Mahtab Zakikhani (Transportstyrelsen).

Verksjurist Klas Rehnberg och chefsläkare Lars Englund (Transportstyrelsen) har bidragit i egenskap av experter. Kommunikatör Henrik Olars (Transportstyrelsen) har verkat som informatör internt och externt.

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) har varit behjälpliga med bland annat statistiskt underlag². Ett antal kommuner har kontaktats för att fånga in problematiken med nuvarande reglering dels utifrån tillämpning, dels för att få ytterligare uppfattning om hur de som ansöker om särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade uppfattar regelverket. Kontakter med

¹ En strategi för genomförande av funktionshinderspolitiken s. 38 och 39

² Se avsnitt 2-4 och bilaga 1

sjukvården har främst varit genom Transportstyrelsens chefsläkare och dennes kontakter med olika intygsskrivande läkare.

1.4 Avgränsningar

Utredningen har utgått från regeringsuppdraget och Transportstyrelsens verksamhetsområde. Vid beräkning av de samhällsekonomiska effekterna har vissa avgränsningar gjorts på grund av avsaknad av statistik och svårvärderade effekter.

De prövande instanserna vid ansökan om särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade är kommuner, länsstyrelser och Transportstyrelsen där de två senare är överprövande instanser. Den absolut största mängden ärenden hanteras av första instans till vilken alla ansökningar inkommer. Där finns således störst potential till samhällsekonomiska effekter av förslaget att ändra maximal giltighetstid för särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Överprövande instansers effekter bedöms som marginella i relation till effekterna hos första instans. Inom uppdraget har resurserna därför lagts på att beräkna effekterna hos kommunerna så bra som möjligt.

Utredningen har därmed inte haft det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet som utgångspunkt. Ett sådant angreppssätt skulle ha inneburit även en översyn av annan lagstiftning och hur skilda författningar eventuellt stödjer varandra eller inte.

1.5 Begreppen funktionshinder och rörelsehinder

Rörelsehinder och funktionshinder är två begrepp som båda ger uttryck för nedsättning av kroppens förmåga. Begreppen beskrivs närmare i följande avsnitt.

Funktionsnedsättning och funktionshinder³

Med *funktionsnedsättning* avses nedsättning av fysisk, psykisk eller intellektuell funktionsförmåga. En funktionsnedsättning kan uppstå till följd av sjukdom eller annat tillstånd eller till följd av medfödd eller förvärvad skada. *Funktionshinder* syftar till den begränsning som en funktionsnedsättning innebär för en person i relation till omgivningen.

³ <http://app.socialstyrelsen.se/termbank/QuickSearchBrowse.aspx>

Rörelsehinder⁴

Rörelsehinder är ett samlingsbegrepp för olika diagnoser där begränsad motorisk förmåga ingår. Orsaken kan vara en skada eller sjukdom, som är medfödd eller har uppkommit senare i livet och lämnar ett restillstånd i form av nedsatt rörelseförmåga.

⁴ <http://www.spsm.se/Rad-och-stod/Var-kompetens/Pedagogiska-konsekvenser-av-funktionsnedsattning/Rorelsehinder/>

2 Gällande rätt

2.1 Kort historik

Trafikförordningens närmaste föregångare vägtrafikkungörelsen (1972:603) innehöll ursprungligen inte några särskilda bestämmelser om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. För alla, även rörelsehindrade, fanns dock möjligheter att ansöka om undantag från trafikregler i vägtrafikkungörelsen och i lokala trafikföreskrifter. Undantag fick (och får idag) medges om de behövdes av särskilda skäl och kunde ske utan fara för trafiksäkerheten, skada på vägen eller annan avsevärd olägenhet. Bestämmelserna innebar att den som meddelade undantag i det enskilda fallet bestämde från vilka bestämmelser undantag lämnades.

Till årsskiftet 1976/77 infördes att den dåvarande statliga trafiknämnden⁵ skulle pröva frågor om undantag för rörelsehindrad från sådan bestämmelse eller lokal trafikföreskrift som avsåg stannande och parkering. När det infördes kommunala trafiknämnder 1979⁶ flyttades uppgiften över till kommunen. 1984⁷ samlades bestämmelserna om undantag för rörelsehindrade från sådana bestämmelser eller lokala trafikföreskrifter som avser stannande eller parkering i en särskild ny paragraf.

Bestämmelserna om undantagen i vägtrafikkungörelsen fylldes ut av dåvarande Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter (TSVFS 1987:11) om undantag för rörelsehindrade från lokala trafikföreskrifter om förbud att parkera (parkeringstillstånd). Föreskrifterna innehöll bland annat bestämmelser om vad som skulle vara avgörande för om undantag skulle medges.

Med trafikförordningen (1998:1276) införde regeringen dagens särskilda parkeringstillstånd och bestämmelser om vilken rätt att parkera tillståndet ger. Det innebar att den tidigare prövningen av om undantag behövdes av särskilda skäl och kunde medges utan fara för bland annat trafiksäkerheten försvann och ersattes av en prövning av om rörelsehinder var sådant att parkeringstillstånd skulle utfärdas. Den ursprungliga lydelsen av förordningen innehöll emellertid inte några bestämmelser om rörelsehindrets karaktär för att tillståndet skulle få utfärdas till rörelsehindrade som själva förde motordrivna fordon eller som regelbundet

⁵ Enligt lagen (1964:371) om trafiknämnder

⁶ Genom lagen (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor. Lagens ursprungliga rubrik var Lagen om trafiknämnd

⁷ Genom förordningen (1984:78) om ändring i vägtrafikkungörelsen (1972:603)

behövde förarens hjälp utanför fordonet. År 2007 tog regeringen nästa steg och förde in i trafikförordningen krav i fråga om den funktionshindrades rörelsehinder för att ett särskilt parkeringstillstånd ska få utfärdas. Kraven motsvarar i stort de som hade funnits i Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter om undantag för rörelsehindrade från lokala trafikföreskrifter om förbud att parkera (parkeringstillstånd).

Dagens svenska parkeringstillstånd går i fråga om utseendet tillbaka på en Rådsrekommendation av den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder⁸. I rådsrekommendationen rekommenderas medlemsstaterna bland annat att införa ett nationellt parkeringstillstånd för personer med funktionshinder som beskrivs i bilagan till rådsrekommendationen och att erkänna parkeringstillstånd enligt rekommendationen om de är utfärdade av en annan medlemsstat. Rådsrekommendationen innehåller i fråga om förutsättningarna för tillståndet endast att det ska utfärdas till personer vilkas funktionshinder innebär nedsatt rörelseförmåga. Rådet ansåg att det var en fråga för medlemsstaterna att meddela närmare bestämmelser om tilldelning av parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.

2.2 Parkeringsbestämmelser

Parkeringsbestämmelser handlar om uppställning av fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som

1. föranleds av trafikförhållandena,
2. sker för att undvika fara eller
3. sker för på- eller avstigning eller lastning och lossning av gods⁹.

De generella parkeringsbestämmelserna återfinns i huvudsak i 3 kap. 47 – 56 § samt i 8 och 9 kap. trafikförordningen (1998:1276). I lokala trafikföreskrifter kan finnas särskilda trafikregler om stannande och parkering. De lokala trafikföreskrifterna kan meddelas av en kommun eller en länsstyrelse. Huvuddelen av de lokala trafikföreskrifterna avser tätbebyggda områden och har meddelats av kommuner. Kommuner och länsstyrelser ska kungöra de lokala trafikföreskrifterna genom publicering på en särskild webbplats som Transportstyrelsen ansvarar för.¹⁰ Bestämmelser om detta finns i förordningen (2007:231) om elektroniskt kungörande av vissa trafikföreskrifter.

⁸ [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:167:0025:0028:SV:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:167:0025:0028:SV:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:167:0025:0028:SV:PDF)

⁹ Stannande är annat stillastående med ett fordon än som

1. sker för att undvika fara
2. föranleds av trafikförhållandena eller
3. utgör parkering

¹⁰ <https://rdt.vv.se/rdt/defaultstfs.aspx>

2.2.1 Övervakning och sanktioner

Övervakning av efterlevnaden av föreskrifterna om parkering eller stannande sker i stor utsträckning genom kommunala parkeringsvakter förordnade enligt lagen (1987:284) om kommunal parkeringsövervakning m.m. På de vanligaste typerna av överträdelser av parkeringsbestämmelser i trafikförordningen och lokala trafikföreskrifter tillämpas lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Felparkeringsavgiftens storlek fastställs av kommunen. Avgiften får vara lägst 75 kronor och högst 1 000 kronor. Felparkeraren är skyldig att betala felparkeringsavgiften men fordonets ägare ansvarar för att den betalas.

2.2.2 Undantag

I 13 kap. 3-4 §§ trafikförordningen regleras möjligheter att medge undantag från bland annat parkeringsbestämmelser i trafikförordningen och i lokala trafikföreskrifter. Var och en kan ansöka om undantag. Vilken kommun eller statlig myndighet som ska pröva en ansökan beror på från vilken eller vilka bestämmelser undantaget ska gälla och var undantaget ska gälla. För prövning av ansökan om undantag ska en statlig myndighet ta ut en avgift enligt förordningen (2001:652) om avgifter inom vägtrafikområdet.

Ett undantag ska avse ett visst ändamål utom när det gäller undantag från bland annat lokala trafikföreskrifter om parkering inom en kommun.

I allmänhet anses att undantag endast kan ges från något annars inte tillåtet. Undantag från lokala trafikföreskrifter om parkering inom en kommun får emellertid enligt 13 kap. 3 § andra stycket trafikförordningen medges för ett visst ändamål även om parkering kan ske med tillämpning av ett undantag för transport av sjuka och rörelsehindrade i 11 kap. 9 § 7 trafikförordningen. Denna möjlighet infördes för att underlätta att medge undantag för bland annat mag- och tarmsjuka.

För att undantag ska beviljas krävs att undantaget behövs av särskilda skäl och att det kan medges utan fara för trafiksäkerheten, framkomligheten, skada på vägen eller någon annan avsevärd olägenhet.

2.3 Särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Det finns cirka 85 000 parkeringstillstånd.¹¹ I 13 kap. 8 § trafikförordningen finns de grundläggande bestämmelserna om särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Reglerna grundar sig på Europeiska Unionens

¹¹ Baserat på statistik från Sveriges kommuner och landsting, *Parkering på gatumark 2010* bilaga 6

rådsrekommendation den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.¹² Rekommendationen innehåller bland annat detaljerade krav på hur ett tillstånd ska utformas men den innehåller inga närmare bestämmelser om vilka krav som ska uppfyllas för att den sökande ska kunna få ett parkeringstillstånd. I punkten 3 uppges att för många personer med funktionshinder är den enda möjligheten att förflytta sig på egen hand i syfte att anpassa sig yrkesmässigt och socialt, att använda ett annat färdmedel än de allmänna. På vissa villkor, och med iakttagande av trafiksäkerheten, bör de personer med funktionshinder som innehar ett parkeringstillstånd tillåtas att parkera fordonet utan att sedan behöva förflytta sig långa sträckor. I punkten 7 uppges vidare att definitionen av funktionshinder och närmare bestämmelser om tilldelning av parkeringstillstånd för personer med funktionshinder faller inom medlemsstaternas behörighet.

Av 13 kap. 8 § trafikförordningen framgår att ett särskilt parkeringstillstånd kan utfärdas för rörelsehindrade personer, både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Många har funktionshinder av olika slag och många har rörelsehinder. I 13 kap.8 § första stycket trafikförordningen sägs

”Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas.”

Utanför kategorin rörelsehindrade som regelbundet behöver förarens hjälp vid vistelse utanför fordonet faller personer som klarar sig själva och som inte regelbundet behöver förarens hjälp vid vistelse utanför fordonet. I 13 kap.8 § trafikförordningen sägs vidare

”Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Detta är den bedömningsgrund som ska tillämpas vid prövningen av om särskilt parkeringstillstånd ska utfärdas.

2.3.1 Transportstyrelsens föreskrifter

Enligt 13 kap. 9 § trafikförordningen har Transportstyrelsen bemyndigats att meddela föreskrifter om utformningen av parkeringstillstånd för rörelsehindrade och om hur sådana tillstånd utfärdade i något annat land ska gälla här i riket samt om hur tillstånden ska användas. Transportstyrelsen

¹² 98/376/EG

har inte meddelat några föreskrifter med ytterligare krav för att parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska få utfärdas. Transportstyrelsen har däremot i styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:73)¹³ om parkeringstillstånd för rörelsehindrade gett ett allmänt råd att bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Bedömningen av om en rörelsehindrad som inte själv kör motordrivet fordon, regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet bör grundas på sökandes förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten. Till grund för bedömningen läggs i allmänhet läkarintyg. För de fall ett psykiatriskt tillstånd är grunden har styrelsen i det allmänna rådet rekommenderat att bedömningen ska grundas på läkarintyg utfärdat av en läkare med specialistkompetens i psykiatri.

2.3.2 Giltighet

Av 13 kap. 8 § trafikförordningen framgår vidare att parkeringstillstånden gäller i hela landet och ger

1. rätt att parkera under högst 3 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är förbjuden eller tillåten under kortare tid än 3 timmar,
2. rätt att parkera under högst 24 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är tillåten under mer än 3 men mindre än 24 timmar,
3. rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd. Viss längsta uppställningstid som föreskrivits för sådan plats skall iakttas, samt
4. rätt att parkera under högst 3 timmar på gågata.

Parkeringstillstånden kan gälla längst tre år. Parkeringstillstånd ger inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd för ett visst ändamål eller fordonsslag. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet enligt första stycket inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

Som framgår av 13 kap. 8 § trafikförordningen och som ovan har beskrivits, ger ett särskilt parkeringstillstånd endast rätt att parkera i strid mot bestämmelser som följer av lokala trafikföreskrifter. De lokala trafikföreskrifterna kan gälla både enskild väg och vägs som inte är enskild, liksom enskild och icke enskild mark som inte är väg. Markägare råder emellertid över sin mark och har stor frihet att bestämma hur andra får eller inte får använda marken. Ett särskilt parkeringstillstånd ger inte rätt att parkera i strid med markägares förbud eller villkor.

¹³ http://www.transportstyrelsen.se/Global/Regler/TSFS/TSFS_2009-73.pdf?epslanguage=sv

2.3.3 Parkeringsavgift

Parkeringstillstånd ger inte befrielse från skyldighet att betala avgift för parkering. I 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. ges kommunerna möjlighet att befria rörelsehindrade från avgiftsskyldighet i fråga om sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen upplåtit för parkering. Många kommuners fullmäktige har beslutat om avgiftsbefrielse. Det är emellertid ovanligt att nämnderna i de lokala trafikföreskrifterna om avgiftsskyldighet har fört in bestämmelser om att rörelsehindrade är befriade från avgiftsplikt. Många kommuner tar ändå inte ut parkeringsavgifter av rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd.

2.3.4 Beslutsordning

Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas. Kommunens beslut får, enligt 6 § lag (1978:234) om nämnder för vissa trafikfrågor, överklagas hos länsstyrelsen. Länsstyrelsens beslut får överklagas hos Transportstyrelsen. Transportstyrelsens beslut får inte överklagas.

2.3.5 Bevis för beviljat undantag

Liksom körkortslagen (1998:488) innehåller förutsättningar för att ett körkort ska få utfärdas samt vilken rätt handlingen ger, är det särskilda parkeringstillståndet en behörighetshandling som ger innehavaren rätt att parkera i strid med trafikförordningens generella bestämmelser om parkering.

När en kommun bedömer att förutsättningarna för att erhålla ett särskilt parkeringstillstånd är uppfyllda i enlighet med 13 kap. 8 § trafikförordningen får ett tillstånd utfärdas. Giltighetstiden ska avse en viss tid och inte, visst eller vissa kalenderår. Det särskilda parkeringstillståndet är den handling som utgör beviset på undantaget. Hur tillstånden ska vara utformade framgår som nämnts av Europeiska Unionens rådsrekommendation den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.¹⁴ Rådsrekommendationen innehåller detaljerade regler på hur ett parkeringstillstånd ska se ut vilket omöjliggör nationella lösningar på tillståndets utseende exempelvis vad gäller färg, storlek och information som uppges på det. Bland annat ska parkeringstillståndets färg vara blå och framsidans vänstra del innehålla uppgift om slutdag för

¹⁴ 98/376/EG BILAGA

parkeringstillståndets giltighetstid. Det är därmed den fysiska handlingen – parkeringstillståndet som styr och bevisar under vilken tid som innehavaren åtnjuter de särskilda undantag som tillståndet medför.

Rådsrekommendationen har införlivats i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:73) om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

2.4 Missbruk av särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade

2.4.1 Inledning

Det är mycket svårt att få en samlad och riktig bild av problematiken kring missbruk av särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Avsaknad av en gemensam nationell databas som exempelvis hanterar återkallelser av tillstånd, resultat över uppföljningar och direkt tillämpbar statistik gör det ytterst svårt att dra slutsatser om problematiken. Frågan om missbruk ligger utanför regeringsuppdraget men i detta avsnitt behandlas den emellertid på en översiktlig nivå då missbruket är en aspekt vid analys av ändrad giltighetstid.

2.4.2 Typer av missbruk

Användning i strid med föreskrifter

Ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade är personligt och får enbart användas av den det är utfärdat till. Enligt 13 kap. 8 § sista stycket trafikförordningen (1998:1276) får ett tillstånd återkallas om förutsättningarna för tillståndet enligt första stycket inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt. Transportstyrelsen föreskriver att ett parkeringstillstånd utfärdat till en rörelsehindrad som vid ansökan uppgivit att han eller hon själv kör motordrivna fordon endast får användas av tillståndshavaren. Parkeringsstillstånd utfärdat till en rörelsehindrad som vid ansökan uppgivit att han eller hon inte kör motordrivna fordon får endast användas vid parkering för tillståndshavaren. Tillståndshavaren får inte heller låta annan använda parkeringstillståndet.

Det förekommer dock att tillstånd tillämpas i strid med förordningen och de föreskrifter som ovan har beskrivits.

Stöld och förfalskningar

Det finns uppgifter om att särskilda parkeringstillstånd blir stulna, och det finns också uppgifter från parkeringsvakter om att stulna parkeringstillstånd upphittats i fordon som inte på något sätt kan förknippas med tillståndshavaren. Det figurerar också välgjorda förfalskningar av särskilda parkeringstillstånd.

2.4.3 Tänkbara orsaker till missbruk

Ett särskilt parkeringstillstånd är i flera avseenden förknippat med fördelar som självfallet bidrar till dess höga efterfrågan. Exempelvis innebär tillståndet en hög tillgänglighet till målpunkter i framförallt storstäder där det många gånger kan vara långt att gå från allmänna parkeringsplatser. Det finns också ekonomiska vinster, som nämnts i avsnitt 2.3.3 tar många kommuner inte ut parkeringsavgifter av rörelsehindrade med särskilt parkeringstillstånd. Riksdagen har också i lagen (2004:629) om trängselskatt infört att Skatteverket, efter ansökan från den som beviljats parkeringstillstånd för rörelsehindrade enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer, ska besluta om att till följd av parkeringstillståndet undanta en bil från skatteplikt.

3 Översyn av gällande bestämmelser

3.1 Inledning

Transportstyrelsen har fått i uppdrag att bland annat se över bestämmelserna om särskilda undantag för rörelsehindrade i 13 kap. 8 § trafikförordningen och överväga om det finns skäl att föreslå ändringar i bestämmelserna. I avsnitt 3.2 görs därför en översyn av de rekvisit som idag ska ligga till grund vid prövning av en ansökan. Syftet med översynen är att belysa eventuella problem där ändringar kan behövas. I avsnitt 3.3 behandlas frågan om parkeringsavgift kopplat till innehav av ett särskilt parkeringstillstånd. Under avsnitt 3.4 förs en diskussion om det är lämpligt att också andra förhållanden än de som följer av 13 kap. § 8 trafikförordningen (1998:1276), ligger till grund för prövningen.

3.2 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276)

Särskilda undantag för rörelsehindrade

(De för översynen aktuella rekvisiten är markerade med fet stil)

För rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som **regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet**. Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett **varaktigt funktionshinder** som innebär att han eller hon har **väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand**. Frågor om parkeringstillstånd prövas av den kommun där sökanden är folkbokförd eller om sökanden inte är folkbokförd i riket, där han eller hon vistas.

Ett parkeringstillstånd gäller i hela landet och ger

1. rätt att parkera under högst tre timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är förbjuden eller tillåten under kortare tid än tre timmar,
2. rätt att parkera under högst 24 timmar där parkering enligt en lokal trafikföreskrift är tillåten under minst tre men mindre än 24 timmar,
3. rätt att parkera på parkeringsplatser som genom lokala trafikföreskrifter reserverats för rörelsehindrade med parkeringstillstånd, varvid viss längsta uppställningstid som föreskrivits för sådan plats skall iakttas, samt
4. rätt att parkera under högst tre timmar på gågata.

Parkeringstillstånd ger inte rätt att parkera på en plats som föreskrivits vara avsedd ett visst ändamål eller fordonsslag.

Ett parkeringstillstånd skall gälla under viss tid, dock längst 3 år. Ett tillstånd får återkallas om förutsättningarna för tillståndet enligt första stycket inte längre finns eller om tillståndet inte används på föreskrivet sätt.

3.2.1 Regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet

Tolkning och tillämpning

Det finns två grupper av rörelsehindrade personer som kan få ett särskilt parkeringstillstånd. Tillståndet kan dels utfärdas till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon, dels till andra rörelsehindrade som *regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet*. Den sökande som inte själv kör motordrivna fordon måste således bedömas att ha ett regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet. Viss styrning för vad som ska utgöra ett *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet* finns i de allmänna råden¹⁵ där det sägs att bedömningen av om en rörelsehindrad som inte själv kör motordrivna fordon, regelbundet behöver hjälp av föraren bör grundas på sökandes förmåga att ensam invänta föraren vid målpunkten. Vid tillämpningen har det kommit att innebära, att den prövande instansen tar ställning till om den sökande har förmågan att ensam invänta föraren. I samtliga kommuners ansökningsblankett ska intygsskrivande läkare ange om sökanden har förmågan att ensam invänta föraren.

Den praxis som bildats kring tolkningen av kravet på *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet* är i stor utsträckning enhetlig. Samtliga instanser ställer relativt höga krav på den sökandes hjälpbehov och lägger också stor vikt vid personens tillsynsbehov. Det förekommer, mestadels i äldre beslut¹⁶ att det hänvisas till en så kallad värnlöshetsprincip som kan sägas innebära ett krav på att den sökande ska vara värnlös i ordets fulla bemärkelse. Tillsynsbehovet ska vara så stort att sökanden helt enkelt inte ensam kan invänta föraren vid målpunkten. Det finns förhållanden som i praxis kommit att innebära att den sökande inte anses ha förmågan att ensam invänta vid målpunkten och därmed uppfyller kravet på *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet*. Exempel på sådana förhållanden är bland andra kraftigt nedsatt syn, svåra balansstörningar, sjuklig oro, fobier, ångest, neuros, allvarliga kognitiva problem såsom minnesrubbnings, förvirring, mental retardation, svårkontrollerade anfallssjukdomar såsom epilepsi och betydande kommunikationssvårigheter.

¹⁵ (TSFS 2009:73) 2 kap.

¹⁶ Med beslut åsyftas i avsnitt 3, beslut från samtliga inblandande myndigheter.

Föreligger skäl till ändring?

Det är vanligt att rörelsehindrade personer som själva inte kör motordrivna fordon har stora svårigheter att förflytta sig, men de uppfyller inte kravet på att ha ett regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet varför ett särskilt parkeringstillstånd inte kan utfärdas.

Transportstyrelsens uppfattning är att den enskilde många gånger uppfattar kravet på *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet* som oklar och svårförståelig. Många anser att de uppfyller kravet. Sökanden anför att de är i behov av förarens hjälp, exempelvis för att kliva i och ur fordonet eller för att lyfta eventuella hjälpmedel in och ut ur bilen. Andra anför att de känner oro över att bli lämnade vid målpunkten under den tid det tar för föraren att parkera och sedan återvända till dem.

Det finns också en stor efterfrågan hos tillämpare om klara och tydliga besked om vad som ska avses med *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet*. Beslutsfattare vill exempelvis veta vilka diagnoser som kvalificerar ett regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet.

Frågan som aktualiseras är om regeln blir mer förståelig och lättare att tillämpa om den omskrivs till att helt beskriva nuvarande bedömningsgrunder. Exempelvis på följande sätt. *För rörelsehindrade personer kan ett särskilt parkeringstillstånd utfärdas. Tillståndet kan utfärdas både till rörelsehindrade som själva kör motordrivna fordon och till andra rörelsehindrade som inte har förmågan att ensam invänta föraren vid målpunkten.*

En omskrivning av bestämmelsen enligt exemplet ovan lär troligen också ge upphov till nya frågor och funderingar hos sökande och tillämpare. Vad innebär det att *inte ha förmågan att ensam invänta föraren vid målpunkten*? Sammantaget är det svårt att på ett entydigt sätt beskriva vad som ska avses med *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet*. Vidare bör en bestämmelse som helt utgår från den enskildes individuella fysiska och psykiska förutsättningar också lämna stort utrymme till att göra individuella bedömningar i varje enskilt fall. En alltför definierad bestämmelse kommer sannolikt att inskränka den möjligheten. Fokus ska ligga på omständigheter som hänför sig till den rörelsehindrade personen, klarar personen sig själv utanför fordonet? Vilken typ av hjälp och tillsyn behöver den rörelsehindrade utanför fordonet? Är hjälpbehovet så omfattande att den rörelsehindrade personen inte kan lämnas ensam, ens för kortare stund vid målpunkten? Prövningen av den rörelsehindrade personens hjälpbehov utanför fordonet är och bör vara oberoende av externa faktorer såsom till exempel vilken typ av personlig assistans sökanden har.

Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att föreslå någon ändring avseende rekvisitetet *regelbundet behov av förarens hjälp utanför fordonet*.

3.2.2 Varaktigt funktionshinder**Tolkning och tillämpning**

Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett *varaktigt funktionshinder* som innebär väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Utgångspunkten här är att det ska röra sig om ett funktionshinder som är bestående, i vart fall under en betydande tid. Det är tidsperspektivet som är avgörande, under hur lång tid består aktuellt funktionshinder?

Bedömningsspannet är stort, funktionshindret kan bero på en kronisk diagnos som den rörelsehindrade personen aldrig blir frisk ifrån, eller ett benbrott som torde läka efter några månaders rehabilitering.

Det är vanligt förekommande att sökanden anser sig ha ett varaktigt funktionshinder då de exempelvis har förflyttningssvårigheter vid halt väglag, under vintertid, eller lider av en sjukdom som endast periodvis leder till förflyttningssvårigheter. I beslut förekommer därför också resonemang, där frekvensen, det vill säga antalet dagar den sökande upplever sitt funktionshinder blir avgörande för bedömningen av varaktigheten.

Föreligger skäl till ändring?

Som ovan har beskrivits, är ett problem med bestämmelsen att det förekommer att den tolkas och tillämpas på ett sätt som inte kan anses vara i linje med bestämmelsens grundpremiss vilket är att det ska röra sig om ett funktionshinder som är bestående. Hur ofta den sökande känner av sina förflyttningssvårigheter är inte relevant för bedömningen av funktionshindrets varaktighet. Självfallet kan sådana uppgifter ha ett värde för den samlade bedömningen i frågan, men uppgifterna ligger inom ramen för prövningen av hur svårt personen har att förflytta sig. Det förhållandet att funktionshindret i regel inte ska vara övergående stämmer väl överens med 13 kap. 8 § trafikförordningen som helhet. Då syftet med paragrafen är att reglera undantag från ordinarie trafikregler bör den också fortsättningsvis ta sikte på mer permanenta förhållanden.

Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att föreslå någon ändring avseende rekvisitetet *varaktigt funktionshinder*.

3.2.3 Väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand

Tolkning och tillämpning

Ett tillstånd får endast utfärdas till en rörelsehindrad som har ett varaktigt funktionshinder som innebär att han eller hon har *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*. Viss styrning för vad som anses med *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand* finns i de allmänna råden¹⁷ där det sägs att bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Här förtydligas att det är förflyttningsförmågan till fots som är av betydelse.

Den praxis som har bildats kring vad som ska anses vara *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand* utgår från den sökandes förmåga att förflytta sig från en allmän parkeringsplats till sin målpunkt. I de flesta tätorter i landet finns i regel allmänna parkeringsplatser inom en radie 100-200 meter från de allmänt viktiga målpunkterna. Därför har i regel den som inte klarar av att gå 100 meter på egen hand med eventuella hjälpmedel ansetts ha väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Samtliga kommuners ansökningsblanketter är utformade på så sätt att läkaren som skriver intyget ska ange den sökandes gångsträcka. Det kan vara svårt att uppskatta patientens gångförmåga och många gånger uppger läkaren endast den uppgift som den sökande själv har uppgivit. Det förekommer också att resultat från gångtest som utfärdats av sjukgymnast bifogas ansökan.

Föreligger skäl till ändring?

För den som ska bedöma ansökan och ta ställning till om sökanden har *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*, är ett förtydligande av kravet, exempelvis genom ett konkret mått på x eller y antal meter till god hjälp och bidrar sannolikt också till mer enhetliga bedömningar vad gäller just gångsträckan. Däremot kommer sannolikt ett fast krav på viss gångsträcka uttryckt i bestämmelsen, krympa bedömningsutrymmet och bidra till schablonmässiga bedömningar där helheten för den enskilde individen inte beaktas.

Det är flera förhållanden som bör tas hänsyn till vid bedömningen av vad som ska utgöra *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*. Gångsträckan är förvisso en viktig omständighet men den är inte självständigt avgörande. Utöver gångsträckan bör också förhållanden såsom hur mödosamt det är för den sökande att förflytta sig, tiden det tar att förflytta sig, smärtproblematiken, behovet av pauser, användningen och hjälpen av hjälpmedel med mera också beaktas och ingå i bedömningen. Den nu gällande formuleringen rymmer nyss nämnda och övriga

¹⁷ (TSFS 2009:73) 2 kap.

omständigheter som kan tänkas påverka den enskildes förmåga att förflytta sig och bedöms därför vara ändamålsenlig.

Det normala sättet att förflytta sig, är till fots och det är också om, eller hur svårt den sökande har att förflytta sig till fots som blivit utgångspunkten för tillämpningen. Är den sökande gångare, det vill säga inte regelmässigt använder sig av rullstol, elrullstol och liknande hjälpmedel ska personen inte klara av att gå några längre sträckor. Det finns viss oklarhet med bestämmelsen som här ska uppmärksammas. Vad gäller terminologin kan *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand* vid en rent språklig tolkning betyda att den sökande inte kan förflytta sig självständigt, det vill säga ensam, eller utan stöd av annan person.

Frågan som aktualiseras är om bestämmelsen endast vänder sig till de som inte är gångare? Och om det i sådant fall bör skrivas in att det är förmågan *att förflytta sig till fots* som är avgörande. Eller om bestämmelsen också syftar till att inkludera gångare som dock av annan anledning än gångstöd behöver annan person vid sin sida när de går? Hur ska exempelvis bestämmelsen tillämpas på:

A) Den som är gångare, det vill säga inte har några fysiska eller psykiska besvär som direkt påverkar förmågan att gå, men är i behov annan persons stöd och ledsagning på grund av att den inte klarar sig själv, exempelvis vid demens?

B) Den person som helt saknar förmågan att förflytta sig till fots och är rullstolsburen, men i övrigt vid god fysisk och psykisk hälsa och tar sig fram på egen hand, från fordonet till målpunkten utan några större besvär?

Vad gäller behovet av ledsagning och hjälp från en annan person vid förflyttning, är det viktigt att beakta vad hjälpen eller stödet hänför sig till. Hänför sig behovet av ledsagning eller stöd från annan person direkt till gången, exempelvis då den sökande har balans och/eller motorikproblem eller oförmåga att hantera hjälpmedel torde i regel den sökande inte anses kunna förflytta sig på egen hand. Detta resonemang leder till omvänd slutsats vad gäller alternativ A. Beträffande alternativ B är gång det normala sättet för en person att förflytta sig, därför är det svårt att dra slutsatsen att en person som helt saknar gångförmåga och exempelvis är rullstolsburen inte har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

Syftet med bestämmelsen är och bör förbli att underlätta för de rörelsehindrade personer som har allra svårast att ta sig från fordonet och till sin målpunkt. Som tidigare har nämnts är gång det normala sättet att förflytta sig, varför också förflyttningsförmågan till fots fått stor betydelse

vid bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand. Det avgörande bör vara hur mödosamt det är för den sökande att ta sig från fordonet och till sin målpunkt, oberoende av hur den sökande tar sig fram.

Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att föreslå någon ändring avseende rekvisitet *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand*.

3.3 Parkeringsavgift

Tolkning och tillämpning

Som frågan har behandlats i avsnitt 2.4.3 ger inte särskilt parkeringstillstånd befrielse från skyldighet att betala avgift för parkering. I 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelse av offentlig plats, m.m. ges kommunerna möjlighet att befria rörelsehindrade från avgiftsskyldighet i fråga om sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen upplåtit för parkering. Många kommuner har beslutat om avgiftsbefrielse.

Föreligger skäl till ändring?

I cirka 90 procent av de kommuner som tar ut parkeringsavgifter medför innehav av ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade befrielse från parkeringsavgifter.¹⁸ Av den anledningen är det svårt att se avgiftsbefrielse från parkeringsavgifter för den som har ett särskilt parkeringstillstånd som ett undantag. I nuläget kan tillståndshavaren vara skyldig att betala parkeringsavgift i en kommun, men avgiftsbefriad i en annan. Eftersom ett särskilt parkeringstillstånd gäller i hela landet skulle sannolikt också en enhetlig bestämmelse om parkeringsavgifter kopplat till dess innehav, göra det enklare för tillståndshavaren. Dessa förhållanden talar för en generell bestämmelse om att särskilt parkeringstillstånd också ska medge befrielse från parkeringsavgifter.

Vidare är avståndet till och från en parkeringsautomat i syfte att erlagga parkeringsavgiften något som motiverar avgiftsbefrielse för den som innehar ett särskilt parkeringstillstånd då personen i fråga har bedömts ha väsentliga förflyttningssvårigheter. Det underlättar för personen att inte behöva ta sig till och från parkeringsautomaten. Utvecklingen går dock mot alternativa betalningssätt, exempelvis via telefonen, vilket försvagar nyss nämnda argument.

En generell bestämmelse om avgiftsbefrielse kan tänkas öka det särskilda parkeringstillståndets värde, vilket i sin tur kan leda till ökat missbruk. För

¹⁸ Statistik från Sveriges kommuner och landsting, *Parkering på gatumark 2010* s. 17

missbrukaren som endast är ute efter att slippa betala parkeringsavgift kan ett särskilt parkeringstillstånd förknippat med avgiftsbefrielse vara mycket attraktivt. Just ambitionen att vilja stävja och minska missbruket har lett till en diskussion hos kommuner om att överväga att i mindre utsträckning än tidigare, medge innehavare av särskilt parkeringstillstånd befrielse från parkeringsavgifter.

Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att föreslå någon ändring avseende frågan om parkeringsavgift.

3.4 Förhållanden som ska ligga till grund för bedömningen

Tolkning och tillämpning

Många av de sökande som får avslag på sin ansökan om särskilt parkeringstillstånd, av antingen kommun, länsstyrelse eller Transportstyrelsen upplever och uppger att de inte förstår beslutet då de anser att de uppfyller samtliga krav, eller att beslutsfattaren inte tagit hänsyn och beaktat samtliga åberopade omständigheter. Det är vanligt förekommande att sökande också anför något eller några av följande omständigheter som skäl för att erhålla ett särskilt parkeringstillstånd.

- A. Att man beviljats särskilt parkeringstillstånd vid tidigare tillfällen.
- B. Att man har behov av större parkeringsutrymme.
- C. Att man har svårigheter att bära.
- D. Att närstående påverkas negativt av avslagsbeslutet.
- E. Att avslaget innebär att man inte kan nyttja sitt fordon.
- F. Att man inte kan arbeta utan ett särskilt parkeringstillstånd.

A) Tidigare beslut om utfärdande av särskilt parkeringstillstånd

För sökanden som har ett livslångt funktionshinder kan det vara besvärande att gång på gång behöva styrka sitt hälsotillstånd med aktuella läkarintyg. Intygsskrivandet är dessutom en belastning för sjukvården. Men den sökandes hälsotillstånd är av avgörande betydelse för bedömningen och hälsotillståndet kan också vara föränderligt. Därför är det viktigt att också aktuella läkarintyg lämnas in tillsammans med ansökan. Vidare är varje ansökan om ett särskilt parkeringstillstånd ett nytt ärende där beslutet ska föregås av en individuell prövning. För den som erhållit ett särskilt parkeringstillstånd tidigare och söker på nytt är det med andra ord inte en fråga om omprövning av det tidigare beslutet. Det är de förhållanden som råder vid ansökningstillfället som är relevanta. En omständighet som kan förvillan den sökande är att ansökningsblanketternas utformning många gånger inte stämmer överens med det nyss sagda.

Den sökande kan exempelvis uppmanas att uppge följande uppgifter i sin ansökan.

- Kryssa för nytt tillstånd eller förnyelse av tidigare p-tillstånd.
- Jag söker för första gången/jag söker förlängning av tidigare beviljad tillstånd.
- Nytt tillstånd/förnyelse av tillstånd.
- Förlängning tidigare tillstånd/ tidigare sökt men avslag.
- Omprövning av tidigare beslut utfärdande av parkeringstillstånd.

Problemet med efterfrågan av sådana uppgifter är att det kan ge sken av att tidigare beslut om utfärdande också har avgörande betydelse för bedömningen av aktuell ansökan.

B. Behov av större parkeringsutrymme

Det är vanligt förekommande att sökande som skäl för att få ett särskilt parkeringstillstånd uppger att de har behov av större parkeringsutrymme, till exempel för att ta sig i och ur fordonet eller lastning av eventuella hjälpmedel. Det är ett allmänt problem att parkeringsplatser i förhållande till bilars storlek är trånga, men det torde snarare vara ett utformningsproblem liksom begränsad tillgång till markyta.

C. Svårigheter att bära

Lika vanligt är att det uppges att man har svårigheter att bära på saker, exempelvis matkassar. Det är viktigt att understryka att behovet av större parkeringsutrymme samt förmågan att bära saker inte är bedömningsgrunder enligt 13 kap. 8 § trafikförordningen då fokus är rörelseförmågan. Därför bör också sådana omständigheter sakna betydelse för prövningen.

D) Hur övriga personer än den sökande påverkas av beslutet

Syftet med det särskilda parkeringstillståndet är att underlätta för den rörelsehindrade och prövningen utgår helt från den rörelsehindrades personliga förhållanden. Det är därför också naturligt att tillståndet är personligt och utfärdas just till den rörelsehindrade personen. Personer i den rörelsehindrades närhet kan komma att påverkas av ett beslut om särskilt parkeringstillstånd, i synnerhet i de fall då den rörelsehindrade personen inte själv kör motordrivna fordon. Det är emellertid synnerligen svårt att ta hänsyn till någon annan person än den sökande då rekvisiten helt utgår från den rörelsehindrade personens fysiska och psykiska förmåga.

E, F) Nyttjande av fordon

Ett argument som ofta framhålls i samband med ansökan eller överklagande av ett avslagsbeslut är att den sökande inte kan använda sin bil utan ett särskilt parkeringstillstånd. En del framhåller också att de inte kan arbeta till följd av att de inte kan använda sin bil till och från arbetet, eller i tjänsten på

grund av för långt avstånd mellan målpunkt och parkeringsplats. För de personer som har beviljats bilstöd i enlighet med 52 kap. socialförsäkringsbalken (2010:110) ter det sig ännu mer svårförståeligt att inte beviljas särskilt parkeringstillstånd. En missuppfattning här är att frågan om bilstöd och frågan om särskilt parkeringstillstånd är sammankopplade, vilket inte är fallet. Det handlar om helt ifrån varandra skilda beslut som fattas på olika grunder och av olika myndigheter. I sammanhanget är det dessutom viktigt att understryka att det särskilda parkeringstillståndet är ett undantag från trafikförordningens ordinarie bestämmelser. Utfärdandet sker inte efter någon behovsprövning, därför saknar frågor såsom hur beroende den sökande är av sin bil eller vad som är avsikten med användningen betydelse. Syftet med ett särskilt parkeringstillstånd är att underlätta för rörelsehindrade personer som har väsentliga förflyttningssvårigheter. Det är således svårigheter att gå, och inte svårigheter att använda fordon som ska ligga till grund för bedömningen.

Föreligger skäl till ändring?

Det är viktigt att uppmärksamma de argument som anförs av sökanden, och som idag ligger utanför 13 kap. 8 § trafikförordningens bedömningsram. För att kunna ta ställning till om det är nödvändigt med eventuella ändringar är det till stor hjälp att belysa om kritiken beror på regelns utformning eller andra faktorer.

Vad gäller punkten A, bidrar den felaktiga inställningen, att det endast sker en omprövning av tidigare beslut vid ny ansökan i stor omfattning till frustrationen över ett avslagsbeslut när den sökande har beviljats särskilt parkeringstillstånd tidigare. Denna inställning förstärks ytterligare av att en del blanketter ger en missvisande bild av den faktiska bedömningen.

Beträffande punkten B, behov av större parkeringsutrymme.

Transportstyrelsen har i allmänna råd, som tidigare nämnts, ansett att bedömningen bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Om förutsättningen är att förflyttning endast kan ske med hjälpmedel men att ordinarie parkeringsplatser inte ger tillräckligt utrymme för dess användning, är frågan om det skulle kunna vara skäl till att bevilja parkeringstillstånd. Vilken typ av hjälpmedel är i så fall tillräckligt skrymmande, en käpp eller två kryckor? Rullator eller rullstol? Detta skulle kunna leda till behovsprövning av hjälpmedel och även en fråga om hjälpmedlets konstruktion exempelvis om käppen, kryckan, rullatorn är hopfällbara eller inte? Fokus riskeras bli en hjälpmedelsfråga istället för rörelseförmågan.

Svårigheter att bära på saker, punkten C, är en faktor som inte direkt påverkar förflyttningsförmågan. Om detta skulle utgöra en bedömningsgrund in finner sig samma karaktär av problematik som tidigare berörts, det vill säga resonemang om dels behov av att bära, dels till vilken omfattning. Den rörelsehindrade personens förmåga att förflytta sig bör också fortsättningsvis utgöra tyngdpunkten för prövningen.

Som redan har beskrivits är det synnerligen svårt att ta hänsyn till någon annan person än den sökande då rekvisiten helt utgår från förhållanden som hänför sig till den rörelsehindrade personen. Så länge utgångspunkten är ett personligt parkeringstillstånd, utfärdat mot bakgrund av den rörelsehindrades individuella förutsättningar kan inte andra personers uppfattning såsom det anförs i punkten D beaktas.

Utredningen bedömer att den felaktiga uppfattningen att utfärdande av ett särskilt parkeringstillstånd sker efter en behovsprövning, inte är skäl nog för att överväga en ändring. Ett särskilt parkeringstillstånd är till för personer som har svårigheter att gå, och inte för den som inte kan använda sitt fordon. Det är dock viktigt att argumenten som framförs av sökanden och nämns i punkterna E och F – att avsaknaden av särskilt parkeringstillstånd gör det omöjligt att nyttja fordon – bemöts i besluten. Det ställs därmed krav på att besluten också skapar förståelse för bedömningsgrunderna hos den enskilde.

Vid diskussioner kring frågan om bedömningsgrunder och tänkbara ändringar har också samtal förts med Transportstyrelsens chefsläkare som är av den uppfattningen att de nu gällande bedömningsgrunderna är tillfredställande ur ett medicinskt perspektiv. Det som dock många gånger kan förbättras är det medicinska underlag som tillförts ärendet.

Transportstyrelsens bedömning

Transportstyrelsen bedömer att det inte finns skäl att föreslå någon ändring avseende de förhållanden som ska ligga till grund för bedömningen av utfärdande av ett särskilt parkeringstillstånd.

4 Samhällsekonomiska effekter av längre giltighetstid

4.1 Inledning

Regeringen har anfört att det finns skäl att tro att en längre giltighetstid skulle innebära stora fördelar för personer med bestående funktionshinder som är beroende av parkeringstillstånd. Vidare har anförts att det finns skäl att tro att de samhällsekonomiska vinsterna skulle vara lika stora. Mot denna bakgrund har Transportstyrelsen fått i uppdrag att se över bestämmelserna om parkeringstillstånds giltighet samt överväga att om det finns skäl att föreslå ändringar i detta avseende. Av denna anledning redogörs i detta avsnitt de samhällsekonomiska effekter som en längre giltighetstid kan medföra.

4.1.1 Metod

Bakgrund

Sveriges kommuner är den instans som i första hand hanterar ansökningar av särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Ett beslut av kommunen kan överklagas hos länsstyrelsen i aktuellt län och ett beslut av länsstyrelsen kan överklagas hos Transportstyrelsen vars beslut inte kan överklagas. Förutom de sökande och de tre instanserna som hanterar dessa ärenden berörs andra samhällsfunktioner som exempelvis sjukvården. Eftersom det är en trafikfråga påverkas indirekt även övriga trafikanter och det finns också miljöaspekter att ta hänsyn till.

Handläggarna på kommunerna är nyckelpersoner i frågan och är de personer som sannolikt har mest kunskap om fördelar och nackdelar med olika långa giltighetstider för särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Förutom kunskap om effekterna för kommunerna har de också stor kännedom om de sökandes situation och de effekter som ändrad giltighetstid kan få för de sökande.

Tillvägagångssätt

Transportstyrelsen har via Sveriges kommuner och landsting (SKL) fått tillgång till erforderlig statistik och information om den. De har varit behjälpliga i diskussion kring vilken ytterligare statistik som varit lämplig och möjlig att samla in från kommunerna inom uppdragets tidsram. En enkät utformades och skickades till de, till befolkningen, 13 största kommunerna. 10 av dessa har inkommit med svar. Materialet täcker cirka 23 % av Sveriges befolkning och cirka 28 % av landets alla ansökningar. Eftersom de största kommunerna kontaktats har utredningen nått de som har

flest ansökningar, flest kontakter med de sökande och således mest erfarenhet och störst bredd i kunskap om frågeställningarna.

I samband med kontakterna med Sveriges kommuner och landsting samt direktkontakten med handläggarna på kommunerna har reaktioner och synpunkter samlats in kring giltighetstiden. Ändrad maximal giltighetstid får effekter på flera olika plan. Effekterna är både positiva och negativa för samhället och många av dessa är svåra eller omöjliga att både uppskatta i storlek men också att värdera. Detta innebär att en värderad beräkning av alla samhällsekonomiska effekter av ändrad maximal giltighetstid inte kan genomföras.

För att ändå redovisa en så komplett bild som möjligt av förväntade och effekter av ändrad giltighetstid har Transportstyrelsen valt att göra en verbal beskrivning av de effekter som identifierats. Dessa redovisas under rubrikerna *effekter för de sökande*, *effekter för kommunerna* samt *övriga samhällsekonomiska effekter*.

Två av effekterna hos kommunerna har kunnat beräknas och värderas utifrån statistik. Tidsupppoffringen hos de sökande har också beräknats och värderats, denna är dock baserad på vissa antaganden. För att få perspektiv på storleken av de värderbara effekterna har det räknats på två alternativa scenarier med giltighetstider på 5 respektive 10 år.

Utredningsalternativ	Maximal giltighetstid
Nuläge	3 år
Scenario 1	5 år
Scenario 2	10 år

Respektive scenario 1 och 2 har därefter jämförts mot nulägets maximala giltighetstid på 3 år.¹⁹ De beräknade effekternas värde avser skillnad i kostnad och/eller uppoffring mellan respektive scenario och nuläge. Ett minustecken innebär då att scenariot har en lägre kostnad än nuläget vilket innebär en positiv effekt för samhället.

Värdet av ett särskilt parkeringstillstånd

Parkeringstillstånden är som beskrivits i avsnitt 2.4 förknippade med flera fördelar som gör dem mycket eftertraktade. En längre giltighetstid utökar tiden som förmånerna kopplade till ett innehav kan åtnjutas, vilket antas öka tillståndens värde.

¹⁹ Bilaga 1

Till följd av detta kan fler personer tänkas vilja inneha ett parkeringstillstånd vilket innebär fler ansökningar som eventuellt genererar fler utfärdade tillstånd. Med beaktande av missbruksproblematiken antas parkeringstillståndens ökade värde också få till följd att antal ogiltiga tillstånd, såväl stulna som förfalskade, blir fler vid längre giltighetstid.

4.1.2 Effekter för de sökande

Här redovisas identifierade effekter för de personer som söker särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Effekterna delas in i direkta och indirekta.

Direkta effekter

Tidsuppostring

Vid ansökan om särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade krävs att den sökande tar reda på aktuell kommuns ansökningsrutiner samt införskaffar ansökningsblankett och läkarintyg. Detta görs antingen via kommunens hemsida och/eller via telefonkontakt samt genom ett läkarbesök. Ibland krävs även besök hos kommunen. Det är inte alltid ett lätt arbete och kan upplevas extra besvärligt för den som har vissa funktionshinder.

Det finns således en betydande tidsuppostring kopplad till ansökningsrutinerna för särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Bristen på statistik gör det svårt att beräkna storleken på besväret men det kan konstateras att en förlängning av giltighetstiden minskar tidsuppostringen. En grov uppskattning av tidsåtgången på 5 timmar i genomsnitt per ansökan och ett uppskattat tidsvärde på 50: -/timme ger en kostnadsbesparing på cirka 4,2 respektive 7,3 Mkr för de två scenarierna jämfört med nuvarande giltighetstid på 3 år.²⁰ En beräkning med 2 timmars tidsåtgång i snitt per ansökan ger 1,7 och 2,9 Mkr i besparing.

Värderbara effekter för de sökande	Scenario 1 – Nuläge (5 år jämfört med 3 års giltighetstid)	Scenario 2 – Nuläge (10 år jämfört med 3 års giltighetstid)
Tidsuppostring vid ansökan	- 4 172 982	- 7 302 718
Skillnad i värderbara effekter för de sökande:	- 4 172 982	- 7 302 718

Tabell 1: Skillnad i värderbar effekt hos de sökande för respektive scenario jämfört med nuläget.

Minustecknet i beräkningen innebär att det är en besparing (en minskad kostnad) för sökanden vid införande av scenariot och därmed en positiv samhällsekonomisk effekt.

²⁰ Bilaga 1

Olägenhetsaspekt

För de personer med ett livslångt funktionshinder som innebär ett statistiskt rörelsehinder kan kravet på att återkommande behöva styrka sitt funktionshinder upplevas som en stor olägenhet. Olägenheten aktualiseras emellertid inte i samband med varje ansökan då många kommuner inte kräver in nytt läkarintyg vid varje ansökningsomgång. Vissa kommuner kräver inte nytt intyg förrän vart nionde år trots att ny ansökan ska skickas in vart tredje år. Det innebär att en förlängd giltighetstid inte minskar olägenheten i förväntad omfattning. I det fall olägenheten uppstår har den dock ett högt värde.

En förlängning av maximal giltighetstid innebär därmed en positiv samhällsekonomisk effekt avseende minskad olägenhet för de rörelsehindrade.

Indirekta effekter

Med utgångspunkten att en längre giltighetstid ökar tillståndens värde antas de också bli mer stöldbegärliga. Tillståndshavarnas eventuellt ökade oro för stölder har dock inte tagits med i analysen.

Tillgänglighet

De prövande instanserna får i såväl handlingar som vid telefonsamtal med sökanden information om att antal parkeringsplatser för rörelsehindrade inte är tillräckliga. Problemet är av naturliga skäl störst i storstadsområden. Tillgängligheten till en parkeringsplats styrs av utbud och efterfrågan. Frågan om utbudet, det vill säga antalet och placeringen av parkeringsplatser för rörelsehindrade, ägs och hanteras av markägarna (till största delen Sveriges kommuner). Efterfrågan styrs av antal tillstånd (såväl giltiga som ogiltiga och förfalskade). En förlängd maximal giltighetstid ökar således efterfrågan på särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

En situation med befintligt utbud av parkeringsplatser för rörelsehindrade och med en ökad efterfrågan kan innebära minskad tillgänglighet för tillståndsinnehavarna. Effekten blir utökad söktrafik (se *miljöeffekter*) och/eller ökad olägenhet för de personer med rörelsehinder som tvingas förflytta sig en längre sträcka från parkering till målpunkt med den smärta och/eller andra problem som det innebär.

En situation med större utbud (där markägarna har valt att öka antal parkeringsplatser för rörelsehindrade) och ökad efterfrågan innebär att nuvarande tillgänglighet bibehålles eller ökar. Mot bakgrund av det ökade trycket på storstäderna och de ökade markpriserna är dock en generell utökning av antal parkeringsplatser inte särskilt trolig.

Det är rimligt att anta att tillgängligheten påverkas av giltighetstiden, men riktning och omfattning av effekten är svår att bedöma.

Minskad risk för lång väntan samt att bli utan giltigt parkeringstillstånd

Det stora antalet ansökningar hos kommunerna (och även överklaganden hos länsstyrelser och Transportstyrelsen) har inneburit en hög belastning hos handläggarna med lång handläggningstid som följd. Detta har i vissa fall förutom lång väntetid även inneburit att vissa personer en period blivit utan tillstånd trots att de varit berättigade till det.

En längre giltighetstid innebär att ansökan inte behöver göras lika ofta vilket ger färre ansökningar per år hos kommunerna. Detta kan leda till kortare handläggningstider, kortare väntetid på beslut hos de sökande och minskad risk för att bli utan tillstånd och den osäkerhet detta innebär. En osäker faktor är hur kommunerna väljer att hantera den minskade belastningen. Förblir resurserna oförändrade leder det till kortare handläggningstider. Kommunerna kan emellertid avsätta mindre resurser till dessa ärenden vilket resulterar i att nuvarande handläggningstider behålls.

Mot bakgrund av osäkerhet kring kommunernas framtida resursplanering kan inga slutsatser dras kring huruvida denna effekt uppstår eller hur stor den kan komma att bli.

4.1.3 Effekter för kommunerna

En längre giltighetstid får flera varierande effekter för kommunerna. De allra flesta är svåra eller omöjliga att beräkna storleken på och att värdera. Transportstyrelsen har kunnat ta fram statistik och beräkna värdet för två poster; kostnader för administration och handläggning av ärendena samt tillverknings- och distributionskostnad av parkeringstillstånden. Under värderbara effekter visas den besparing i utgifter som kan beräknas för de två olika scenarierna på 5 respektive 10 års maximal giltighetstid, i jämförelse med nuvarande 3 års maximala giltighetstid. Under icke värderbara effekter beskrivs de identifierade effekter som inte har kunnat beräknas.

Värderbara effekter

Den statistik som kunnat samlas in är antal ansökningar per år, handläggningstiden för dessa, andel ansökningar som avser kortare tid än maximal giltighetstid på 3 år och kostnaderna för tillverkning och distribution av tillstånden. Statistik har inte funnits heltäckande för alla Sveriges kommuner varför det har gjorts en uppräknings mot andel befolkning i syfte att redovisa effekter för hela Sverige. På effektens storlek har sedan ett värde applicerats. Det handlar bland annat om kostnaden för

handläggarnas arbetstid. Se bilaga 1 för information om bakgrundsdata och hur beräkningarna genomförts.

Administrations- och handläggningskostnad

Totalt antal ansökningar i hela Sverige har för år 2009 beräknats till cirka 42000. Andelen av dessa som avser maximal giltighetstid, och som därmed är föremål för kostnadsbesparing vid längre giltighetstid, har beräknats till 70 %. Den genomsnittliga handläggningstiden är beräknad till 1 timme för varje ansökan och den totala kostnaden för handläggarens arbetstid är med hjälp av statistik från SCB och data från Tillväxtverket beräknad till 284: -/timme.

Tillverknings- och distributionskostnad

Totalt antal bifall har för år 2009 beräknats till cirka 35000. Tillverknings- och distributionskostnaden beräknas i genomsnitt till 100: -/tillstånd.

Värderbara effekter för kommunerna	Scenario 1 – Nuläge (5 år jämfört med 3 års giltighetstid)	Scenario 2 – Nuläge (10 år jämfört med 3 års giltighetstid)
Administrations- och handläggningskostnad per år	- 4 435 154	- 7 761 520
Tillverknings- och distributionskostnad per år	- 1 405 994	- 2 460 490
Skillnad i värderbara effekter för kommunerna:	- 5 841 149	- 10 222 010

Tabell 2: Skillnad i värderbar kostnad hos kommunerna för respektive scenario jämfört med nuläget.

I tabell 1 ser man att om maximal giltighetstid ändras till 5 år (scenario 1) kan kostnaderna för administration och handläggning av ansökningarna samt tillverkning och distribution av tillstånden minska med totalt cirka 5,8 Mkr per år för alla Sveriges kommuner. Den största besparingen görs på administrations- och handläggningskostnaderna vilka är tre gånger större än tillverknings- och distributionskostnaderna. Om maximal giltighetstid ändras till 10 år (scenario 2) kan besparingen bli 10,2 Mkr.

En annan aspekt som rör kostnadsfrågan för tillstånden är deras beständighet rent materialmässigt. Håller de i 10 år eller måste det tillverkas nya innan maximal giltighetstid gått ut? Transportstyrelsen antar att utvecklingen av beständiga material går mot ökad hållbarhet. Om effekten ändå skulle uppstå bedöms kostnaden för den som ytterst marginell och posten tas därför inte med i beräkningen.

De värderbara effekterna för kommunerna ger minskade kostnader och innebär därmed en positiv samhällsekonomisk effekt.

Icke värderbara effekterRisk för ökat missbruk

Den största och mest återkommande reaktionen som Transportstyrelsen fått från de kommunala handläggarna är oro för ökat missbruk. Missbruket är ett problem redan i dag, främst för storstadskommunerna. De giltiga parkeringstillstånden missbrukas genom att de används i strid med gällande föreskrifter och det förekommer också stöld och förfalskningar av dem vilket medför att också ogiltiga tillstånd används.

Med en utgångspunkt att en längre giltighetstid ökar tillståndens värde och antal, är risken för ökat missbruk ett rimligt antagande.

Effekterna, till följd av missbruksproblemen hänför sig främst till ökat arbete med kontroll av efterlevnad. Detta arbete inkluderar både övervakning och handläggning av återkallelser som kan antas öka till följd av större kontrollinsatser. Det har framhållits att avsaknaden av en nationell databas med uppgifter om parkeringstillstånd för rörelsehindrade försvårar detta arbete. I betänkande av vägtrafikutredningen²¹ har frågan om registrering av uppgifter om parkeringstillstånd utretts. De frågor som utredningen främst övervägde var finansieringen av en databas och integritetssynpunkter då uppgifterna är känsliga. Det anfördes att vinsterna av en central registrering inte hade funnits så stora att ett införande kunde motiveras. Utredningens bedömning var därmed att en central registrering av uppgifter om parkeringstillstånd inte ska införas.

Mot bakgrund av risken för ökat missbruk ser kommunerna således ett stort behov av utveckling av rutiner och stödsystem som möjliggör en tids- och kostnadseffektiv hantering. Det är dock möjligt att införa olika åtgärder med syfte att stävja missbruk. Sådana åtgärder torde redan varit genomförda, om kostnaden i förhållande till nyttan hos varje kommun hade bedömts vara rimlig.

Ökad hantering av ändrade förutsättningar

En längre giltighetstid innebär att de förutsättningar som beslutet om beviljande av tillstånd baseras på kan komma att ändras i större utsträckning. Till exempel kan sjukdomsbilden förändras så att rörelsehindret inte längre är av samma omfattning som vid ansökan. Sjukdomsbilden hos tillståndshavare som själv kör motordrivet fordon kan också ändras så att personen inte längre är lämplig som förare.

²¹ Transportstyrelsens databaser på vägtrafikområdet – integritet och effektivitet
SOU 2010:76

Vid längre maximal giltighetstid måste rutiner för hur kommunerna ska hantera ändrade förutsättningar utarbetas. Ett alternativ kan vara att man ålägger tillståndshavaren att, efter viss tid, skicka in någon form av intyg på att förutsättningarna är desamma. Ett annat alternativ är att handläggarna på kommunerna ringer eller skickar brev till tillståndsinnehavarna. Oavsett åtgärd är det behäftat med en kostnad.

De icke värderbara effekterna för kommunerna som beskrivs i detta avsnitt ger ökade kostnader och innebär därmed en negativ samhällsekonomisk effekt. De har dock inte kunnat uppskattas i storlek eller värde, men bedöms vara stora i förhållande till andra icke värderbara effekter.

4.1.4 Övriga samhällsekonomiska effekter

Effekter för länsstyrelser och Transportstyrelsen

Som tidigare har noterats är en förväntad effekt av längre giltighetstid att värdet och därmed efterfrågan på tillstånden ökar. Detta leder sannolikt till ett ökat antal ansökningar, avslagsbeslut och fler överklaganden. Överprövningen innebär ett utökat arbete hos länsstyrelserna och Transportstyrelsen.

Denna effekt bedöms som marginell men klart är att den ger en ökad kostnad och innebär en negativ samhällsekonomisk effekt.

Effekter för sjukvården

Färre eller fler läkarbesök med syfte att skriva intyg till ansökan?

Vid ansökan om ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade krävs ett giltigt läkarintyg. I cirka 30 procent av alla ansökningar är en *tillfällig* nedsättning av rörelseförmågan anledningen till behovet av tillståndet. Detta kan vara på grund av en operation eller annan sjukdomssituation som tillfälligt försämrar rörelseförmågan. De allra flesta som söker särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade har dock ett varaktigt och ofta även livslångt funktionshinder med rörelsenedsättning.

En längre giltighetstid för ett särskilt parkeringstillstånd för rörelsehindrade innebär längre tid mellan ansökningstillfällena och därmed även längre tid mellan införskaffande av läkarintyg. Många kommuner kräver dock i dagsläget inte in läkarintyg vid varje ansökningstillfälle.

Kan det antas att antalet läkarbesök kommer att minska om giltighetstiden förlängs? Den första tanken är att så blir fallet – men det är inte helt självklart. En stor andel av de som har varaktiga funktionshinder besöker regelbundet läkare för att följa utvecklingen av sin sjukdomsbild samt att arbeta med problematik kring värk och annat som ofta följer av

funktionshinder med rörelsenedsättning. Mycket troligt är därför att de allra flesta ändå gör ett läkarbesök inom en treårsperiod. Resonemanget innebär att en ansökan om särskilt parkeringstillstånd inte självklart innebär fler läkarbesök. Då faller också eventuella följd effekter såsom kortare väntetider, minskad stress hos läkarna och eventuellt ökad kvalitet i läkarintygen.

Effekterna som tas upp ovan är baserade på olika antaganden och de är såväl positiva som negativa för samhället. Inga säkra slutsatser kan därför dras om riktning eller storlek på dessa effekter. Ett antagande är att den sammanlagda effekten för sjukvården är marginell vid ändrad giltighetstid.

Miljöeffekter

En förlängd giltighetstid ökar värdet på parkeringstillstånden. Detta ger en ökad efterfrågan, fler ansökningar som i slutändan kan ge fler giltiga (och även ogiltiga) tillstånd i omlopp. Transportstyrelsen får redan idag synpunkter på att antal parkeringsplatser för rörelsehindrade inte är tillräckligt många. Om inte antal parkeringsplatser för rörelsehindrade blir fler kommer det utökade antalet tillstånd i omlopp innebära ytterligare minskad tillgänglighet till de befintliga parkeringsplatserna. Detta leder i sin tur till ökad så kallad söktrafik. Den som behöver använda den upptagna parkeringsplatsen kan antingen leta efter näst bästa alternativ för målpunkten, leta upp en alternativ målpunkt eller helt enkelt åka hem igen och utföra ärendet vid ett senare tillfälle. Alla dessa alternativ leder till ökad trafik och mer utsläpp.

En förlängd giltighetstid innebär således en negativ samhällsekonomisk miljöeffekt.

Individperspektivet

Förutom de hittills redovisade samhällsekonomiska effekterna har resonemang förts ur ett individperspektiv vad gäller rörelsehindrets karaktär och omfattning i relation till giltighetstiden. För det första ger längre giltighetstid utrymme för fler varierande giltighetstider. Beroende på rörelsehindrets karaktär och omfattning kan bedömningen av antalet år skilja sig betydligt mellan olika kommuner. För det andra – vilka kriterier ska den sökande uppfylla för att vara berättigad till ett tillstånd som gäller i 3, 5 eller fler år? För det tredje kan utvecklingen av såväl mediciner som tekniska hjälpmedel bidra till att rörelsehindret är lättare att hantera än vid tidpunkten för ansökan.

4.2 Sammanfattning och analys av identifierade effekter

De effekter av ändrad giltighetstid som identifierats är av olika karaktär. Några har kunnat beräknas och värderas, vissa har identifierats som positiva eller negativa för samhället medan andra konstaterats vara marginella. För några effekter kan slutsats inte dras huruvida de kommer inträffa eller ej, eftersom de är beroende av förutsättningar som i dagsläget inte går att förutse. För att möjliggöra en samlad översikt redovisas i tabell 3 en sammanställning av de mest relevanta effekterna.

Arliga samhällsekonomiska effekter av ändrad maximal giltighetstid från nuvarande 3 år till 5 (scenario 1) respektive 10 år (scenario 2)	Värderbar effekt ¹⁾ Scenario 1 Scenario 2	Positiv effekt	Negativ effekt	Marginell effekt
Minskad tidsuppostring för de sökande	+ 4,2 Mkr + 7,3 Mkr	X		
Minskad olägenhet för de sökande		X		
Minskad tillgänglighet till parkeringsplatser				X
Minskad administrations- och handläggningstid hos kommunerna	+ 4,4 Mkr + 7,8 Mkr	X		
Minskad tillverknings- och distributionskostnad av tillstånden	+ 1,4 Mkr + 2,5 Mkr	X		
Ökad kontroll av efterlevnad			X	
Ökad hantering av ändrade förutsättningar			X	
Ökad handläggning hos överprövande instanser			X	X
Effekter för sjukvården				X
Ökade utsläpp av avgaser			X	
Summa värderbara effekter:	+ 10,0 Mkr + 17,5 Mkr			
1) Plustecken framför posten innebär en positiv samhällsekonomisk effekt.				

Tabell 3: Sammanställning av identifierade samhällsekonomiska effekter för scenario 1 (5 års maximal giltighetstid) respektive scenario 2 (10 års maximal giltighetstid) i förhållande till nuläget (3 års maximal giltighetstid).

I tabellen har värderbara effekter som är positiva för samhället redovisats med plustecken för ökad läsbarhet. För att ett utredningsalternativ (scenario 1 eller 2) ska vara samhällsekonomiskt försvarbart krävs att de positiva effekterna balanserar eller överstiger de negativa. För scenario 1, med 5 års maximal giltighetstid, är den totala beräknade samhällsekonomiska nyttan 10,0 Mkr per år. För scenario 2, med 10 års maximal giltighetstid, är nyttan beräknad till 17,5 Mkr. För att få den totala positiva samhällsekonomiska

nyttan av förlängd maximal giltighetstid ska också effekten av minskad olägenhet för de sökande beaktas.

De totala beräknade effekterna avser en årlig effekt för hela Sverige och ska hänföras till samtliga kommuner och sökanden. Beräkningarna visar det ekonomiska utrymme som frigörs till att bekosta de åtgärder som kan behövas för att hantera de negativa effekterna av längre giltighetstid. Identifierade åtgärder är utveckling av rutiner och stödsystem för såväl handläggning som kontroll av efterlevnad. För en fullständig bedömning om storleken på besparingarna kan täcka kostnaderna krävs en större utredning som inventerar och kostnadsberäknar alternativa åtgärder.

4.2.1 Transportstyrelsens bedömning

Utredningen påvisar att det finns positiva samhällsekonomiska effekter vid en längre giltighetstid. Transportstyrelsen bedömer dock, med hänsyn till de negativa samhällsekonomiska effekter som har redovisats, att den inte ger stöd för att föreslå en maximal giltighetstid som är längre än 5 år.

5 Bilaga 1

Underlag till beräkning av samhällsekonomiska effekter

Vid beräkning av samhällsekonomiska effekter av ett framtida scenario krävs dels statistik som beskriver förväntad mängd hos posten som ska beräknas dels värdet eller värderingen av denna mängd. I bilagan redovisas vilka data och värderingar som krävs vid beräkning av de värderbara effekterna i uppdraget, källor till dessa, hur datamaterialet om- och/eller uppräknats och slutligen beskrivs effektberäkningen.

Värderbara effekter och deras databehov

Med de data och värderingar som kunnat samlas in har en effekt för de sökande och två effekter för kommunerna kunnat beräknas och värderas. Det är minskad tidsuppföring för de sökande och minskad kostnad för administrations- och handläggningstid samt minskad tillverknings- och distributionskostnad för kommunerna.

I tabellen nedan visas vilken statistik och vilka värderingar som behövs för beräkning av hur effekterna påverkar samhällsekonomin.

Effekt	Statistik	Värde/värdering
Minskad tidsuppföring för de sökande	<ul style="list-style-type: none"> • Antal ansökningar per år och scenario • Tidsåtgång i snitt per ansökan [h] 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidsvärde för arbete med ansökan [SEK/h]
Minskad administrations- och handläggningstid hos kommunerna	<ul style="list-style-type: none"> • Antal ansökningar per år och scenario • Handläggningstid i snitt per ärende [h] 	<ul style="list-style-type: none"> • Kostnad för arbetstid [SEK/h]
Minskad tillverknings- och distributionskostnad av tillstånden	<ul style="list-style-type: none"> • Antal bifall per år 	<ul style="list-style-type: none"> • Kostnad för tillverkning och distribution i snitt per ärende [SEK]

Statistikkällor och källor för värderingar

Sveriges kommuner och landsting ger vartannat år ut en rapport om parkering på gatumark. Från senaste rapporten, Parkering på gatumark 2010, har kommunspecifik statistik för år 2009 för antal giltiga

parkeringstillstånd för rörelsehindrade, antal ansökningar och antal bifall använts till uppdraget. Statistiken täcker 191 av landets 290 kommuner.

- **Antal giltiga parkeringstillstånd för rörelsehindrade per december 2009**
- **Antal ansökningar för parkeringstillstånd för rörelsehindrade under år 2009**
- **Antal bifall av alla ansökningar under år 2009**

Viss statistik saknades varför en enkel enkät sammanställdes och skickades till de 13 till befolkningen största kommunerna. 10 kommuner besvarade enkäten och detta underlag gav statistik om handläggningstid per ärende, andel ansökningar som avser tidsbegränsning kortare än tre år och tillverknings- och distributionskostnad för ett tillstånd. Statistiken gäller år 2009.

- **Handläggningstid i snitt per ärende år 2009**
- **Andel av alla ansökningar under år 2009 som avser tidsbegränsade tillstånd (kortare än 3 år)**
- **Tillverknings- och distributionskostnad i snitt per tillstånd under år 2009**

Kostnad för arbetstid hos kommunerna har hämtats från SCB:s statistikdatabas genom en utsökning av tabellen "Genomsnittlig månadslön inom primärkommunal sektor efter region, kön och tid". Arbetsgivaravgiften för år 2009 hämtades från arbetsgivarverkets hemsida. Data för uppräkningsavseende tillägg för semesterersättning och overheadkostnader för lokaler, datorer etcetera har hämtats från Tillväxtverket.

Underlag till **tidsvärdet för de sökande** har hämtats från den nationella tidsvärdestudien 2007/2008 som redovisas i WSP:s rapport 2010:11.

Den tid som de sökande lägger ner på ansökningsprocessen har tagits fram genom att de olika momenten definierats. Transportstyrelsens utredare har därefter uppskattat en genomsnittlig tidsåtgång.

Om- och uppräknig av statistik

Statistik är sällan direkt applicerbar i de beräkningar som ska genomföras. Nedan beskrivs vilka om- och uppräknig som gjorts med respektive data.

Uppskrivning till totala siffror för hela Sverige samt beräkning av antal per scenario

Statistiken från Sveriges kommuner och landsting kom från 191 av 290 kommuner. Alla kommuner hade inte redovisat samtliga poster varför andelen av befolkningen som redovisats varierar per typ av data och ligger runt 75-80 %.

Andel av befolkningen har använts som faktor vid uppskrivning till att gälla hela landet. För en mer kvalificerad uppskrivning behövs en fördjupad analys av variationer mellan kommuner avseende statistik som rör dessa frågor. Bedömningen är att uppskrivning mot befolkning är en fullgod approximation eftersom sådan stor del av befolkningen ändå representeras i statistiken och de kommuner för vilka statistik saknas varierar i storlek.

Beräkning av totalt antal giltiga tillstånd för hela Sverige

December 2009

Antal inrapporterade giltiga tillstånd	70392
Andel av befolkningen som saknas	18,2%
Andel av befolkningen som inrapporterats	81,8%
Totalt antal giltiga tillstånd för hela Sverige per dec. -09	86026

Beräkning av totalt antal ansökningar för hela Sverige

2009

Antal inrapporterade ansökningar	31740
Andel av befolkningen som saknas	24,4%
Andel av befolkningen som inrapporterats	75,6%
Totalt antal ansökningar för hela Sverige år 2009	42010

Andel bifall har beräknats direkt ur de inrapporterade siffrorna om antal ansökningar och antal bifall. En uppräknig till hela landet bedöms inte behövas då det rör sig om en andel som dessutom bedöms som relativt stabil. Siffrorna i tabellen nedan avser således det antal ansökningar och det antal bifall som rapporterats in till Sveriges kommuner och landsting och

kan inte jämföras mot motsvarande siffror för hela landet som beräknats i andra sammanhang i utredningen.

Beräkning av andel bifall

		2009
Antal inrapporterade ansökningar		31740
Antal inrapporterade bifall		26557
Andel bifall år 2009		84 %

Utredningsalternativ

För att få perspektiv på storleken av de värderbara effekterna har två alternativa scenarier med giltighetstider om 5 respektive 10 år räknats på och jämförts mot nulägets 3 år.

Utredningsalternativ	Maximal giltighetstid
Nuläge	3 år
Scenario 1	5 år
Scenario 2	10 år

Beräkning av antal ansökningar per scenario

Olika lång giltighetstid innebär att antal ansökningar sprids ut på en längre tidsperiod och ger olika många ansökningar per år för respektive scenario.

Antal ansökningar per år i nuläget		42010
Antal ansökningar per år vid scenario 1	$(42010 \cdot 3/5)$	25206
Antal ansökningar per år vid scenario 2	$(42010 \cdot 3/10)$	12603

Beräkning av antal bifall per scenario

Antal bifall per scenario behövs till beräkningen av tillverkningskostnaden för tillstånden. Andelen 84 % appliceras på det ovan beräknade antalet ansökningar per scenario.

Antal bifall per år i nuläget	35150
Antal bifall per år vid scenario 1	21090
Antal bifall per år vid scenario 2	10545

Beräkning av snittvärden utifrån enkätsvar

De data som insamlats via enkätsvar från de tio till befolkningen största kommunerna i Sverige har krävt sin särskilda analys. Kommunerna har olika förutsättningar, olika arbets- och statistikrutiner och därmed olika möjligheter att redovisa efterfrågade data på ett likartat sätt. Analysen av

datamaterialet har därför genomförts i flera steg vilka enkelt kan delas in i följande.

1. Kommunikation med respektive uppgiftslämnare för att säkerställa bakgrunden till och därmed kvaliteten hos uppgifterna.
2. Kvalitetsanalys- och bedömning samt gradering av uppgifterna.
3. Medelvärdesberäkningar i olika nivåer baserade på kvalitetsbedömningen.
4. Fastställande av snittvärden för respektive data.

Snittvärden att använda i alla scenarier

Handläggningstid i timmar [h]	1,00
Andel tidsbegränsade ansökningar	30 %
Kostnad för korttillverkningen i kronor per tillstånd [SEK]	100

Beräkning av kostnad för arbetstiden

Till beräkning av kommunernas administrationskostnader behövs kostnad för handläggarnas arbetstid. Med en arbetstid på 168 timmar per månad fås en arbetskostnad inklusive arbetsgivaravgifter, semesterersättning och overheadkostnader på **264: -/timme**.

Månadslön	24100
Arbetsgivaravgift	31,42 %
Semesterersättning	12 %
OH-kostnader, lokal, dator etc.	25 %
Antal arbetstimmar per månad	168
Total kostnad för arbetstid [SEK/h]	264

Beräkning av tidsvärdet för de sökande

Vilket tidsvärde ska användas för den tid som de sökande lägger ner på ansökningsprocessen? Vad skulle jag som person vilja göra istället? Vilket värde har detta alternativ?

Det finns inga framtagna tidsvärden för just detta. Restidsvärden bedöms vara ett användbart alternativ. Tidsvärden från den nationella tidsvärdestudien 2007/2008 har därför använts. Tidsvärden finns framtagna för olika typer av resor och för olika färdsätt. Ett relevant alternativ till att lägga tid på en tillståndsansökan kan vara att göra en regional övrigresa (avser besöksresa, inköpsresa eller annat) oavsett färdsätt. Utredningen har använt medelvärdet av tidsvärden för regionala övrigresor med bil, tåg och buss. Ur WSP:s rapport hämtas följande tidsvärden:

Färdmedel/ärende	Tidsvärde, kr/timme
Bil, övrigt	69
Reg. tåg, övrigt	49
Reg. buss, övrigt	31
	50

Medelvärdet för de tre färdmedlens tidsvärden är 50: -/timme vilket har använts i värderingen av de sökandes tidsuppsättning.

Effektberäkning

Beräkningen av samhällsekonomisk effekt av ändrad giltighetstid har som ovan beskrivits baserats på nuläget och två scenarior. Frågan är hur mycket samhället vinner eller förlorar på att ändra maximal giltighetstid till 5 eller 10 år jämfört med dagens 3 år?

Kostnaden för de värderbara effekterna har beräknats för nuläget och för respektive scenario. Den minskade kostnad som respektive scenario innebär i förhållande till nuläget är den samhällsekonomiska nytta som besvarar frågan ovan. Noteras bör att det därutöver finns ett flertal effekter som inte kunnat värderas. Effekten av minskad olägenhet för de sökande är, liksom de effekter som har värderats, en positiv samhällsnytta medan övriga effekter är negativa för samhället.

Översikt över indata till beräkningarna

	Värde	Enhet
Andel tillfälliga tillstånd	30 %	
Andel tillstånd som avser maximal giltighetstid	70 %	
Andel bifall	84 %	
Handläggningstid per ärende	1,00	[h]
Tillverknings- och distr.kostnad, tillstånden	100	[SEK]
Kostnad, arbetstid (inkl. sociala avg.)	264	[SEK/h]
De sökandes tidsåtgång per ansökan	5,00	[h]
Tidsvärde för ansökningsarbete hos de sökande	50	[SEK/h]
Antal ansökningar per år	42010	Nuläge
	25206	Scenario 1
	12603	Scenario 2
Antal ansökningar som avser maximal giltighetstid	29407	Nuläge
	17644	Scenario 1
	8822	Scenario 2
Antal bifall per år	35150	Nuläge
	21090	Scenario 1
	10545	Scenario 2

I tabellen ovan redovisas en översikt över de indata som används i beräkningarna. Den övre delen visar indata som är lika för alla scenarier medan den nedre delen innehåller scenariospecifik data.

Beräkning

I tabellen nedan visas de faktiska kostnadsberäkningarna för respektive post och scenario. Formlerna redovisas sist i dokumentet.

Värderbara kostnader för de sökande	Nuläge	Scenario 1	Scenario 2
Tidsuppoiffring vid ansökan	10 432 455	6 259 473	3 129 736
Summa:	10 432 455	6 259 473	3 129 736
Värderbara kostnader för kommunerna	Nuläge	Scenario 1	Scenario 2
Administrationskostnad per år	11 087 886	6 652 731	3 326 366
Tillverknings- och distributionskostnad per år	3 514 986	2 108 991	1 054 496
Summa:	14 602 872	8 761 723	4 380 861
Total beräkningsbar kostnad:	25 035 326	15 021 196	7 510 598

Nästa tabell visar effekterna för respektive scenario, det vill säga skillnaden i kostnad för samhället mellan det studerade scenariot och nuläget. Minustecknet innebär att scenariot innebär en lägre kostnad än nuläget; en samhällsekonomisk nytta.

Värderbara kostnader för de sökande	Scenario 1 - Nuläge	Scenario 2 - Nuläge
Tidsuppoiffring vid ansökan	- 4 172 982	- 7 302 718
Summa:	- 4 172 982	- 7 302 718
Värderbara kostnader för kommunerna	Scenario 1 - Nuläge	Scenario 2 - Nuläge
Administrationskostnad per år	- 4 435 154	- 7 761 520
Tillverknings- och distributionskostnad per år	- 1 405 994	- 2 460 490
Summa:	- 5 841 149	- 10 222 010
Total beräkningsbar kostnad:	- 10 014 130	- 17 524 728

Formler

Formlerna nedan gäller för respektive scenario och beräkningen avser kostnaden för år 2009.

Tidsuppoiffring = (antal ansökningar per år) * (tidsåtgång per ansökan) * (tidsvärde)

Administrationskostnad = (antal ansökningar per år) * (handläggningstid per ärende) * (kostnad för arbetstid)

Tillverkningskostnad = (antal bifall per år) * (tillverkningskostnad per tillstånd)

