



## 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 gågata 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

inriktningsmålet 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 förflyttningsförmågan. 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 åtgärds paket**

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 utredningen<sup>1</sup> 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.”

---

<sup>1</sup> 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.