

Enligt sändlista

## Remiss – Förslag till föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Transportstyrelsen har sett över styrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:73) om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Föreskriftsförslaget innehåller bland annat ett nytt allmänt råd till 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Den kroatiska benämningen på parkeringstillstånd har införts i förslaget till föreskrifter. Övriga ändringar i författningen är redaktionella.

Ni ges här tillfälle att komma in med synpunkter på bifogade förslag till föreskrifter och konsekvensutredning. Förslaget finns på Transportstyrelsens hemsida <http://www.transportstyrelsen.se/sv/Regler/Remisser/>

Synpunkter skickas företrädesvis via e-post till [vag@transportstyrelsen.se](mailto:vag@transportstyrelsen.se) eller till

Transportstyrelsen  
Väg- och järnvägsavdelningen  
Box 267  
781 23 Borlänge

Synpunkter ska ha kommit in senast den **15 augusti 2015**. Vänligen ange vår beteckning TSF 2013-161 i remissvaret.

**Kontaktpersoner**

Monika Morén, utredare, enheten för teknik och trafik, sektion vägtrafik,  
Transportstyrelsen, Tel 010-495 57 06, [monika.moren@transportstyrelsen.se](mailto:monika.moren@transportstyrelsen.se)

Lena Martell, utredare, enheten för teknik och trafik, sektion vägtrafik,  
Transportstyrelsen, Tel 010-495 57 27, [lena.martell@transportstyrelsen.se](mailto:lena.martell@transportstyrelsen.se)

Björn Arrias, jurist, väg- och järnvägsavdelningen, Transportstyrelsen  
Tel 010-495 57 14, [bjorn.arrias@transportstyrelsen.se](mailto:bjorn.arrias@transportstyrelsen.se)

Med vänlig hälsning

Birgitta Hermansson  
Avdelningsdirektör

**Bilagor**

Förslag till föreskrifter  
Konsekvensutredning

**Sändlista**

Regelrådet

Sveriges kommuner och landsting

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Länsstyrelsen i Norrbottens län

Länsstyrelsen i Kronobergs län

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen i Skåne län

Stockholms kommun

Göteborgs kommun

Malmö kommun

Örebro kommun

Gällivare kommun

Vansbro kommun

Strömstads kommun

Gotlands kommun

Simrishamns kommun

DHR – Delaktighet, Handlingskraft, Rörelsefrihet – Förbundet för ett  
samhälle utan rörelsehinder

Riksförbundet för rörelsehindrade barn och ungdomar

Neuroförbundet

Personskadeförbundet RTP

Föreningen för Neurosedynskadade

Intressegruppen för Assistansberättigade

Myndigheten för delaktighet

## Konsekvensutredning – Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:73) om parkeringstillstånd för rörelsehindrade

Mot bakgrund av arbete med översyn av bestämmelserna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade inom en grupp i näringsdepartementet med deltagande av brukarorganisationer och företrädare för Transportstyrelsen har styrelsen gjort en översyn av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:73) om parkeringstillstånd för rörelsehindrade.

Andra ändringar är att författningen inte längre ger Transportstyrelsen möjlighet att medge undantag från föreskrifterna i författningen. Bilaga 1 och 2 har ändrats med anledning av Kroatiens medlemskap i EU. Övriga föreskriftsändringar, 1 kap. 1 § och 4 kap. 5 §, är redaktionella.

Förslaget innehåller även en ändring av det allmänna rådet till 13 kap. 8 § trafikförordningen (1998:1276). Rådet avser bedömningen av förmågan att förflytta sig på egen hand. Enligt förslaget bör bedömningen av förmågan att förflytta sig på egen hand utgå från funktionshindrets eller funktionshindrens påverkan på förmågan att förflytta sig utan hjälp av annan och med hjälpmedel för förflyttning som kan användas utan hjälp av annan. Har sökande ett funktionshinder som gör att funktionshjälpmedel, som behövs för ett självständigt vardagsliv, behöver tas med vid förflyttning utanför fordonet bör bedömningen göras utifrån förmågan att genomföra förflyttningen med funktionshjälpmedlen utan hjälp av annan.

En bakgrund är att den nuvarande utformningen av det allmänna rådet medfört att fokus i bedömningen ibland har flyttats från förordningens ”på egen hand” till ”till fots”, ett uttryck som inte finns i förordningstexten.

### 1 Vad är problemet/anledningen till regleringen

En arbetsgrupp inom Näringsdepartementet med företrädare för brukarorganisationer och Transportstyrelsen har sett över trafikförordningens bestämmelser gällande parkeringstillstånd för personer med funktionsnedsättning. Arbetet har redovisats i en promemoria 18 februari 2014, N2014/850/TE (se bilaga). I promemorian pekas på inriktningsmålet för transportpolitiken att transportsystemet utformas så att det blir användbart för personer med funktionsnedsättning. Vidare anges att det kan finnas skäl att se över om det idag finns grupper som inte får, men som borde få, ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Dessutom sägs att gränsdragningar beträffande kretsen av tillståndsberättigade är svårhanterade och att en för omfattande utvidgning

av kretsen skulle innebära en stor ökning av tillstånd och i förlängningen leda till problem med tillgängligheten.

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 förarens hjälp 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.

I ett allmänt råd i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om parkeringstillstånd för rörelsehindrade anges bland annat att bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel. Det allmänna rådet har medfört att fokus i bedömningen ibland har flyttats från förordningens ”på egen hand” till ”till fots”, ett uttryck som inte finns i förordningstexten.

Trafikförordningens krav på *väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand* har uppfattats som att tillstånd inte får utfärdas för personer som i och för sig kan förflytta sig gående på egen hand mellan fordonet och målpunkterna men som oftast behöver hjälp av annan med att medföra funktionshjälpmedel, som behövs för ett självständigt vardagsliv. I samband med arbetet med det allmänna rådet har även redaktionella ändringar gjorts av 1 kap. 1 § och 4 kap. 5 §. I 4 kap. 5 § har en felaktig hänvisning till efterföljande bestämmelser om förfalskningsskydd ändrats från 5–9 §§ till 6–9 §§. Bestämmelsen i 6 kap. 1 § om att undantag från föreskrifterna prövas av Transportstyrelsens tas bort. Någon ansökan om undantag från föreskrifterna har ännu inte inkommit till Transportstyrelsen varför ändringen inte bedöms medföra några konsekvenser. Eftersom 6 kap. 1 § föreslås ändras ska heller inte i 1 kap. 1 § anges att föreskrifterna gäller undantag.

Med anledning av Kroatiens medlemskap i EU har i bilaga 1 och 2 ändringar gjorts för att parkeringstillstånd enligt gemenskapsmodell för personer med funktionshinder ska innehålla särskiljande tecken *HR* för Kroatien samt texten *Dovzola za parkiranje*.

## **2 Vad blir effekterna om någon lösning på problemet eller någon reglering inte kommer till stånd?**

Fortsatt låg tillgänglighet för personer med funktionshinder som vid färd med fordon och som gående själva inte kan ta med sig nödvändiga funktionshjälpmedel.

Eftersom 13 kap. 8 § trafikförordningen bestämmer att väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand är en av de nödvändiga förutsättningarna för att ett parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska få utfärdas så bör det nuvarande allmänna rådet, läst utifrån trafikförordningen, inte kunna medföra att fokus läggs på annan omständighet än förmågan att förflytta sig på

egen hand. Att förklara förhållandet mellan trafikförordningens bestämmelse och det allmänna rådet skulle dock kräva en större informationsinsats om trafikförordningens bestämmelse om förutsättningarna för att parkeringstillstånd ska få utfärdas.

### **3 Vad ska uppnås**

Ändringen av det allmänna rådet om bedömningen av förmågan att förflytta sig på egen hand bör medföra att parkeringstillstånd för rörelsehindrade utfärdas även för personer som i och för sig kan förflytta sig gående men som behöver hjälp av annan för eller i anslutning till förflyttningen gående.

Ett syfte med det remitterade förslaget är att parkeringstillstånd för rörelsehindrade ska kunna utfärdas för personer med varaktiga funktionshinder som ger väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand även om själva förflyttningen gående inte är förenad med väsentliga svårigheter. Det vill säga tillstånden ska kunna utfärdas även om början och avslutningen av förflyttningen gående eller övergången till eller från gående kräver hjälp av annan.

Liksom tidigare ska parkeringstillstånd för rörelsehindrade kunna utfärdas för rörelsehindrade med andra varaktiga funktionshinder än sådana som avser gången. Kravet i trafikförordningen är att den rörelsehindrade har ett varaktigt funktionshinder som innebär att den rörelsehindrade har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

### **4 Vilka möjliga lösningar finns**

#### **4.1 Alternativ som inte innebär reglering**

Det finns ingen lösning på problemet som inte innebär en reglering.

#### **4.2 Regleringsalternativ**

##### **4.2.1 Alternativ 1**

En möjlig lösning kan vara att ersätta det nuvarande allmänna rådet att *bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör grundas på förmågan att förflytta sig till fots med eventuella hjälpmedel* med följande.

Bedömningen av väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand bör utgå från funktionshindrets eller funktionshindrens påverkan på förmågan att förflytta sig utan hjälp av annan och med hjälpmedel för förflyttning som kan användas utan hjälp av annan. Har sökande ett funktionshinder som gör att funktionshjälpmedel, som behövs för ett självständigt vardagsliv, behöver tas med vid förflyttning utanför fordonet bör bedömningen göras utifrån förmågan att genomföra förflyttningen med funktionshjälpmedlen utan hjälp av annan.

#### 4.2.2 Alternativ 2

I grunden är det trafikförordningen som bestämmer förutsättningarna för när parkeringstillstånd för rörelsehindrade får utfärdas. En möjlig lösning kan därför vara att behålla det allmänna rådet i den nuvarande lydelsen. Detta alternativ bedöms inte få några ändrade effekter och nedan utreds därför endast alternativ 1.

## 5 Samhällsekonomisk analys

### 5.1 Företag

Regleringen, oavsett regleringsalternativ, bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt.

### 5.2 Konsumenter

Konsumenterna består i detta fall primärt av de trafikanter som innehar ett parkeringstillstånd och de trafikanter som genom det allmänna rådets påverkan på tillämpningen av 13 kap. 8 § trafikförordningen får större sannolikhet att få ett parkeringstillstånd utfärdat. Sekundärt består konsumenterna av andra trafikanter som vill använda platser för parkering.

Enligt uppgift från intresseorganisationen Sveriges kommuner och landsting, SKL, behandlar kommunerna ca 50 000 ansökningar om parkeringstillstånd per år, varav ca 40 000 beviljas. Tillstånden är tidsbegränsade och det är vanligt förekommande att rörelsehindrade som haft ett tillstånd utfärdat söker på nytt. Det finns ingen sammanställning över utfärdade tillstånd eller över hur många personer som kan vara aktuella för parkeringstillstånd mot bakgrund av det nya allmänna rådet.

Fyra effekter kan uppkomma för trafikanter till följd av förslaget. Storleken av effekterna beror av vilket genomslag det allmänna rådet får på beslutsmyndigheternas tillämpning av 13 kap. 8 § trafikförordningen.

För de som haft parkeringstillstånd sedan tidigare kan det, om det är ont om parkeringsplatser för rörelsehindrade, uppkomma en tidskostnad då det tar längre tid att hitta en plats. Alternativt får de parkera längre bort och det tar längre tid för dem att ta sig till och från målet.

Personer utan förmåga att förflytta sig till fots men med god förmåga att förflytta sig på egen hand så att de utan hjälp av annan kan lasta, ta med och lossa även större hjälpmedel såsom rullstol kan komma att få avslag på begäran om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Det finns inga uppgifter om hur stor andel av de rullstolsburna som kan förflytta sig på egen hand utan väsentliga svårigheter. Andelen får antas vara liten. En grupp av funktionshindrade som i ökad utsträckning kan komma att få bifall på begäran om parkeringstillstånd för rörelsehindrade kan vara personer som har nedsättning av armarnas funktion av sådan art att de har väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand.

För de trafikanter som med det nya allmänna rådet får ett parkeringstillstånd utfärdat uppkommer en nytta i form av den tid de sparar genom att de behöver förflytta sig kortare sträcka. Nyttans storlek i förhållande till kostnaden beror till stor del på hur stor efterfrågan på parkeringsplatser för rörelsehindrade är i dagsläget. Fler får rätt att parkera på gågator och platser där det enligt lokala trafikföreskrifter är förbjudet att parkera eller där parkering är tidsbegränsad.

### **5.3 Statens finanser**

Ingen effekt uppkommer.

### **5.4 Samhället i övrigt**

På kort sikt uppkommer ingen effekt för andra fordonstrafikanter, det vill säga personer utan parkeringstillstånd. På längre sikt kan en ökad efterfrågan på parkeringsplatser för rörelsehindrade eventuellt leda till färre andra parkeringsplatser. Detta kan leda till ökad trängsel och ökad tid för sökande efter annan ledig parkeringsplats.

### **5.5 Myndigheter och övrig offentlig förvaltning**

Det förändrade allmänna rådet förväntas medföra att fler personer ansöker om parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Detta görs hos den kommun där sökanden är folkbokförd eller, om han eller hon inte är folkbokförd, i den kommun där han eller hon vistas. Kommunernas kostnader för prövning av ansökningar förväntas därför öka.

Parkeringstillstånden medför ingen skyldighet för kommuner eller andra att inrätta parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd. På lång sikt kan fler tillståndshavare medföra att andra parkeringsplatser ändras till parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd, och att fler sådana parkeringsplatser inrättas. Detta medför en extra kostnad för kommunerna. Denna utveckling är dock svårt att uttala sig om, i och med att sambandet mellan antalet tillstånd och antalet parkeringsplatser för rörelsehindrade med särskilt tillstånd inte är utforskat. Denna utveckling antas därför inte vara betydande.

## 5.6 Sammanställning av de samhällsekonomiska konsekvenserna

Berörd aktör	Värderade effekter/prissatta konsekvenser	Icke värderade effekter/icke prissatta konsekvenser		Total bedömning/ Kommentar
		Nettoeffekt i tkr	Fördelar	
Företag	-	-	-	-
Konsumenter	-	Ökad tillgänglighet	Minskad tillgänglighet	Tillgänglighetsökningen avser tillkommande personer med parkeringstillstånd. Tillgänglighetsminskningen avser rullstolsburna som utan väsentliga svårigheter kan förflytta sig på egen hand och nuvarande innehavare av parkeringstillstånd och andra fordonstrafikanter. Tillgängligheten för rörelsehindrade ökar.
Statens finanser	-	-	-	-
Samhället i övrigt	-	-	-	-
Myndigheter och andra offentliga organ	-	-	Ökad kostnad för handläggning	-
<b>Totalt</b>	-	-	-	-

## 6 Fördelningsanalys

Ökad tillgänglighet för en del rörelsehindrade. Innehavare av parkeringstillstånd i dagsläget kan missgynnas på grund av minskad tillgänglighet för dem. Minskad tillgänglighet för rörelsehindrade utan väsentliga svårigheter att förflytta sig på egen hand men med svårigheter att förflytta sig till fots, se avsnitt 5.2.1.

## 7 Analys av transportpolitisk måluppfyllelse

### 7.1.1 Hur påverkar/bidrar lösningen till funktionsmålet?

Det nya allmänna rådet förväntas medföra att fler rörelsehindrade bedöms uppfylla trafikförordningens krav för att parkeringstillstånd ska få utfärdas. För de nya tillståndshavarna ökar tillgängligheten. Ökningen motsvaras av en marginell minskning för övriga tillståndshavare och andra trafikanter.

### 7.1.2 Hur påverkar/bidrar lösningen till hänsynsmålet?

Med fler tillståndshavare ökar antalet personer som får parkera i strid med lokala trafikföreskrifter som förbjuder parkering eller tidsbegränsar parkeringen. Lokala trafikföreskrifter med förbud mot parkering motiveras ofta av hänsyn till trafiksäkerheten. Antalet olyckor och tillbud på grund av att



fordon parkerats, där de enligt lokala trafikföreskrifter inte får parkeras, förväntas därför öka.

## **8 Vad är förslaget?**

Utifrån den samhällsekonomiska analysen, fördelningsanalysen, analysen av den transportpolitiska måluppfyllelsen och mot bakgrund av arbetet med översyn av bestämmelserna om parkeringstillstånd för rörelsehindrade inom gruppen i näringsdepartementet med deltagande av brukarorganisationer och företrädare för Transportstyrelsen föreslås att föreskrifterna och det allmänna rådet ändras enligt författningsförslaget.

## **9 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Rådsrekommendationen den 4 juni 1998 om parkeringstillstånd för personer med rörelsehinder tar inte upp förutsättningar för parkeringstillstånd för rörelsehindrade. Bestämmelserna om tillståndets innehåll och utformning är i enlighet med rådsrekommendationen. Det allmänna rådet för tillämpningen av bestämmelsen om när tillstånd får utfärdas går inte utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler Sverige ska följa.

## **10 Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Kommunerna kan behöva en förberedelsestid för att utfärda parkeringstillstånd med den nya medlemsstaten Kroatians benämning på parkeringstillstånd.

De allmänna råden rekommenderar hur trafikförordningens föreskrifter om krav för att parkeringstillstånd ska få utfärdas ska tillämpas. Föreskrifterna ska i första instans tillämpas av handläggare och nämnder i samtliga kommuner och i andra instans av länsstyrelserna.

Informationsinsatserna bör avse att föreskrifterna och de allmänna råden har meddelats och att de allmänna råden rekommenderar hur trafikförordningens bestämmelser bör tillämpas.

## **11 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Av 13 kap. 7 § trafikförordningen framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för frågor i trafikförordningen som inte avser trafikövervakning på motorvägar och motortrafikleder.

Av 13 kap. 9 § trafikförordningen framgår att Transportstyrelsen får meddela föreskrifter om utformningen av parkeringstillstånd för rörelsehindrade samt om hur sådana tillstånd utfärdade i något annat land ska gälla här i

riket. Transportstyrelsen får vidare meddela föreskrifter om hur parkerings-  
tillstånd för rörelsehindrade ska användas.

---

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller syn-  
punkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Monika Morén, utredare, sektion vägtrafik, Transportstyrelsen  
Tel 010-495 57 06 [monika.moren@transportstyrelsen.se](mailto:monika.moren@transportstyrelsen.se)

Lena Martell, utredare, sektion vägtrafik, Transportstyrelsen  
Tel 010-495 57 27 [lena.martell@transportstyrelsen.se](mailto:lena.martell@transportstyrelsen.se)

Björn Arrias, jurist, väg- och järnvägsavdelningen, Transportstyrelsen  
Tel 010-495 57 14 [bjorn.arrias@transportstyrelsen.se](mailto:bjorn.arrias@transportstyrelsen.se)

**Bilaga:**

Näringsdepartementets promemoria 18 februari 2014, N2014/850/TE,  
Förslag till ändring i trafikförordningen (1998:1276) och vissa andra frågor  
rörande parkeringstillstånd för personer med funktionshinder.