



Handläggare: Göran Th. Lundén
Parkeringsavdelningen
Stab
Tel: 508 263 25
Goran.lunden@gfk.stockholm.se

2002-01-23

Till
Gatu- och fastighetsnämnden

**Princip för uttagande av parkeringsavgift. Svar på uppdrag från
gatu- och fastighetsnämnden 1996-11-19 (§ 30)**

FÖRSLAG TILL BESLUT

Gatu- och fastighetsnämnden beslutar att godkänna denna redovisning samt att uppdra åt gatu- och fastighetskontoret att utreda och komma med förslag till grunder för uttagande av parkeringsavgift som möjliggör en flexibel avgiftssättning.

Olle Zetterberg

Mikael Forkner

SAMMANFATTNING

I en framställning till gatu- och fastighetsnämnden om delegering av beslutanderätten avseende vissa parkeringsavgifter (tjutl. 1996-10-11) föreslog kontoret, att nämnden skulle bemyndiga gatu- och fastighetsdirektören att besluta om avgifter för parkering inom av kommunfullmäktige beslutade grunder, för att därigenom möjliggöra en flexibel avgiftssättning. Kontoret hade funnit att delegationsordningen inte medgav detta.

Nämnden instämde i sitt beslut 1996-11-19 (§ 30) i fördelen med en större flexibilitet i avgiftssättandet. Ett större mått av delegering från fullmäktige till gatu- och fastighetsnämnden skulle kunna vara en tillräcklig förändring för att fylla det behovet.

Kontoret fick därför i uppdrag att återkomma med förslag på hur beslutanderätten i dessa frågor skall fördelas mellan nämnden och fullmäktige.

Kontoret har gått igenom principerna för uttagande av parkeringsavgifter och därvid funnit att lagstiftningen, som den är tänkt att användas, väl tillgodoser behovet av snabba beslut. En förutsättning är att den grund för parkeringsavgiftens storlek som kommunfullmäktige beslutar om, med stöd av lagen (1957:259) om rätt för kommuner att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats m.m., ger utrymme för handlingsfrihet.

Genom att den trafikreglerande myndigheten, gatu- och fastighetsnämnden, i sin framställning till förslag om avgifternas storlek till fullmäktige anger den latitud inom vilken parkeringsavgiften bör bestämmas, blir det möjligt att tillämpa ett flexibelt avgiftssättande, utan att varje gång behöva vända sig till fullmäktige, för att möta uppkomna behov för att ordna trafiken.

Kontoret har gått igenom reglementet för Stockholms gatu- och fastighetsnämnd och delegationsordningen för Gatu- och fastighetskontoret och funnit att gatu- och fastighetsdirektören har den beslutsbefogenhet som efterlystes i framställningen till nämnden 1996. För närvarande är denna befogenhet dock mycket begränsad på grund av att det i kommunfullmäktiges beslut om uttagande av parkeringsavgift, förutom för en avgift, saknas angivande av latituder, inom vilka avgifter kan beslutas.

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner denna redovisning och får i uppdrag att utreda och komma med förslag till grunder för uttagande av parkeringsavgift som möjliggör en flexibel avgiftssättning.

UTLÅTANDE

Bakgrund

I tjänsteutlåtandet (1996-10-11) med rubriken ”Delegering av beslutanderätten avseende vissa parkeringsavgifter” (Bilaga 1) föreslog kontoret att gatu- och fastighetsnämnden skulle bemyndiga gatu- och fastighetsdirektören att besluta om avgifter för parkering inom av fullmäktige beslutade grunder och med möjlighet för denne att uppdra åt annan befattningshavare inom förvaltningen att besluta i sitt ställe. Kontoret hade uppfattat, att innehållet i delegationsordningen för gatu- och fastighetskontoret inte gav gatu- och fastighetsdirektören rätten att besluta i dessa frågor.

Kontoret motiverade sin framställning med att det vore angeläget att kunna tillämpa en flexibel avgiftssättning så att parkeringsavgifterna är väl anpassade till de aktuella trafik- och parkeringsförhållandena och därigenom i varje situation var väl avvägda för att stödja intentionerna i stadens allmänna trafik- och parkeringspolicy. Ett mera flexibelt avgiftssystem kan kräva relativt många och snabbt fattade beslut.

Gatu- och fastighetsnämnden instämde i sitt beslut (1996-11-19 § 30) i fördelen med större flexibilitet i avgiftssättandet och att det kunde finnas behov av snabbare beslut vad gäller parkeringsavgifter. Nämnden ansåg dock att ett större mått av delegering från fullmäktige till gatu- och fastighetsnämnden skulle vara en tillräcklig förändring för att fylla det behovet. Gatu- och fastighetskontoret fick i uppdrag att återkomma med förslag på hur beslutanderätten i dessa frågor skall fördelas mellan nämnden och fullmäktige.

I det följande lämnas inledningsvis en redogörelse för den lagstiftning som reglerar uttagandet av parkeringsavgifter och hur det är tänkt att dessa ärenden bör beslutas. Därpå en redovisning av innehållet i reglementet och delegationsordningen för gatu- och fastighetsnämnden respektive kontoret beträffande hanteringen av parkeringsavgifter samt kontorets ståndpunkt i denna fråga. Utlåtandet avslutas med en genomgång av gällande parkeringsavgifter och kontorets synpunkter och förslag till beslut.

Lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.

En kommuns möjlighet att ta ut parkeringsavgift regleras i 2 § lagen (1957:259) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m. Paragrafen fick sin nuvarande lydelse (SFS 1993:259) den 1 april 1994 i samband med ordningslagens tillkomst.

Enligt *första stycket* får kommunen ta ut ersättning i form av en avgift för rätten att parkera på sådana offentliga platser som står under kommunens förvaltning och som kommunen har upplåtit för parkering. Begreppet offentlig plats finns närmare preciserat i 1 kap. 2 § ordningslagen (1993:1617).

För att kommunen skall få ta ut en avgift för parkering krävs att det är påkallat för att ordna trafiken. Med att ordna trafiken förstås här att öka omsättningen av bilar på parkeringsplatserna och undvika onödigt långtidsparkerande. Det är således inte alltid säkert att all parkering inom en kommuns område kan avgiftsbeläggas. Är förhållandena sådant, att man kan tillåta parkering under obegränsad eller mycket lång tid, finns förmodligen inte något behov av att öka omsättningen av fordon på platsen.

Ekonomiska vinningssynpunkter får inte läggas på avgiftsfrågan. Inte heller får avgift tas ut av den anledning att kommunen haft kostnader för iordningställande av parkeringsplatser.

Parkeringsavgifternas egentliga syfte är att utgöra ett komplement till befogenheten att förordna om begränsade parkeringstider och meddela andra lokala trafikföreskrifter, som tillkommer gatu- och fastighetsnämnden. Tidsbegränsningen i vissa parkeringsplatser har tillkommit just för att öka omsättningen på varje parkeringsplats och uppnå ett så maximalt utnyttjande som möjligt av så många bilister som möjligt.

Rätten att uttaga avgift har tillskapats för att utgöra ett hjälpmedel att nå detta syfte.

I *första meningen* i *andra stycket* föreskrivs att grunderna för beräkning av avgiften beslutas av kommunfullmäktige. Avgiftens storlek skall därvid alltid avvägas med hänsyn till vad som behövs för trafikens ändamålsenliga ordnande.

Hur dessa ärenden bör beslutas

I förarbetena till avgiftslagen (prop.1957:157) sidorna 60 och 61 anger departementschefen att dessa ärenden böra beslutas i följande ordning:

”Då fråga uppkommer att bestämma grunder för parkeringsavgiftens storlek bör yttrande i ärendet alltid avgivas av den trafikreglerande myndigheten. Därefter beslutar fullmäktige att parkeringsavgift må uttagas efter vissa normer. Beslutet bör, då det anses erforderligt innehålla olika latituder för olika delar av staden. Därefter ankommer det på den trafikreglerande myndigheten att bedöma var behov av parkeringsmätare föreligger och bestämma vilken avgift inom den av fullmäktige eventuellt angivna latituden skall uttagas på platsen ifråga, varefter stadens egna myndigheter har att ombesörja uppsättandet av parkeringsmätare. En sådan ordning synes mig ytterligare markera just det trafikreglerande syfte som utgör motivet för att införa ett system med differentierade avgifter. Det har även den rent praktiska fördelen, att avgifterna lättare kan anpassas efter vad som i varje läge erfordras just på den ifrågavarande platsen för att ernå den bästa omsättningen på parkeringsplatsen ifråga. Så länge avgiften hålls inom den givna latituden behöver nämligen icke fullmäktige för varje gång fatta nytt beslut angående avgiftens storlek.”

Det är således kommunfullmäktige som beslutar att parkeringsavgift får tas ut efter vissa normer (taxor). Kommun i egenskap av trafiknämnd eller en tjänsteman, som eventuell delegationsordning anger, beslutar sedan var avgift skall tas ut och bestämmer avgiftens storlek inom de ramar som fullmäktige angivit. På detta sätt markeras det trafikreglerande syftet med avgiftsuttaget.

Reglemente och delegationsordning

I reglemente för Stockholms gatu- och fastighetsnämnd (2001:6) har kommunfullmäktige angett nämndens uppgifter.

I 1 § punkten 12 har nämnden utsetts att ”handha de uppgifter ifråga om lokala trafikföreskrifter och undantag från sådana, vilka avses i 1 § lagen om nämnder för vissa trafikfrågor.”

Vidare har gatu- och fastighetsnämnden (1996-01-16) med stöd av 33 och 37 §§ kommunallagen antagit en delegationsordning för gatu- och fastighetskontoret. I denna anges de ärendegrupper inom vilka chefen för

gatu- och fastighetskontoret äger rätt att besluta på nämndens vägnar samt i sin tur uppdra åt annan anställd hos kontoret att besluta i stället.

I ärendegrupp nr. 28 har nämnden till gatu- och fastighetsdirektören delegerat ”tillämpning av taxor och avgifter, enligt de grunder som beslutats av fullmäktige, avseende nämndens uppgifter enligt lagen om nämnder för vissa trafikfrågor samt vid upplåtelse av offentlig parkering” och i ärendegrupp nr. 29 rätten att besluta om lokala trafikföreskrifter.

Kontorets ståndpunkt i denna fråga.

Nuvarande ledning för kontoret uppfattar att gatu- och fastighetsnämnden genom punkterna 28 och 29 i delegationsordningen givit kontoret rätt att å nämndens vägnar i praktiken omsätta och besluta om parkeringsavgifternas storlek inom de grunder som fullmäktige anvisat och utfärda erforderliga lokala trafikföreskrifter.

Det finns således i dag en anvisad beslutsordning för kommunen för uttagande av parkeringsavgifter som fullt tillgodoser den flexibilitet som är önskvärd och som också väl överensstämmer med den här ovan av lagstiftaren redovisade ordningen.

En förutsättning för en flexibilitet i avgiftssättningen, som möjliggör snabba beslut, är att grunderna som fullmäktige beslutar om medger detta. Det vill säga att det föreligger ett utrymme för kommunen i egenskap av trafiknämnd att efter vissa normer /taxor/ besluta var avgifter skall tas ut och bestämma avgiftens storlek inom de ramar fullmäktige angett.

Oavsett på vilken nivå rätten att besluta om i dessa ärenden ligger, är en huvudförutsättning att kommunfullmäktiges beslut medger detta. Föreligger det behov av differentierade parkeringsavgifter är det den trafikreglerande myndigheten som förelägger fullmäktige förslag om att avgiften bör bestämmas inom en viss latitud, så att det senare finns utrymme för handlingsfrihet.

Gällande parkeringsavgifter

Olika taxor gäller i dag i Stockholm för city o malmarna.

I city är avgiften bestämd till 20 kr/tim dagtid och 12 kr/tim kvällstid och på lördagar och söndagar. För högattraktiva parkeringsplatser (främst i city) är avgiften bestämd till *högst* 30 kr/tim.

På malmarna är avgiften bestämd till 12 kr/tim.

På Centralplan och Klarabergsviadukten har gatu- och fastighetsnämnden beslutat med stöd av fullmäktiges beslut att parkeringsavgiften skall vara 30 kr/tim.

Bara i undantagsfall är avgiftsplikten vid avgiftsbelagd parkering tidsbegränsad.

Således finns det i dag, förutom för avgiften *högst* 30 kr /tim på attraktiva platser (främst i city), inte något handlingsutrymme för gatu- och fastighetsnämnden att vid behov fatta snabba beslut om avgiftsnivån på parkeringsplatser för att därigenom kunna möjliggöra en större flexibilitet i avgiftssättandet.

Här kan det förtjänas att påpekas att det i ett historiskt perspektiv från 1970-talet och framåt, funnits beslut i kommunfullmäktige om en övre nivå för uttagande av parkeringsavgifter, som möjliggjort för gatunämnden och senare gatu- och fastighetsnämnden att tillämpa ett flexibelt avgiftsuttag. Den anvisade möjligheten har inte i nämnvärd omfattning tagits till vara och som redovisningen här ovan visar, saknas den nästan helt idag.

Kontorets synpunkter

Kontoret håller fast vid sina, i sitt tidigare lämnade tjänsteutlåtande från 1996, redovisade synpunkter om det angelägna i att kunna tillämpa en flexibel avgiftssättning.

Till detta kan fogas att den senaste nyttjandegradsundersökningen, utförd av parkeringsavdelningens fältgrupp i oktober 2001, ger vid handen att för innerstaden i sin helhet var drygt 86 % av de avgiftsbelagda parkeringsplatserna utnyttjade. Alltifrån som högst 96 % i stadens mest centrala delar till lägst 60 % på malmarnas ytterområden. Det synes således finnas ett utrymme för mer differentierade avgifter än vad som tillämpas idag, både till fördel för trafikens ordnade och för bilisterna själva.

Målsättningen gäller alltså, att parkeringsavgifterna alltid skall vara väl anpassade till de aktuella trafik- och parkeringsförhållandena och i varje situation rätt avvägda för att stödja intentionerna i stadens allmänna trafik- och parkeringspolicy.

Om det alltså är gatu- och fastighetsnämndens uppfattning, som den kom till uttryck i nämndens beslut 1996, att den instämmer i fördelen med större flexibilitet i avgiftssättandet, önskar kontoret få i uppdrag att utreda och komma med förslag om en avgiftssättning som möjliggör detta.

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att gatu- och fastighetsnämnden godkänner denna redovisning och uppdrar åt kontoret att utreda och komma med förslag till grunder för uttagande av parkeringsavgift som möjliggör en flexibel avgiftssättning.

SLUT

