

## Ändring av felparkeringsavgifter

Framställan från trafiknämnden

Minoritetsåterremiss från kommunfullmäktige den 18 februari 2019

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Som svar på kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss hänvisas till vad som sägs i utlåtandet.
2. Felparkeringsavgift för trafikfarlig eller hindrande uppställning av fordon fastställs till 1 300 kronor, felparkeringsavgift för trafikstörande uppställning av fordon fastställs till 1 100 kronor och felparkeringsavgift för mindre trafikstörande uppställning av fordon fastställs till 900 kronor, enligt trafiknämndens förslag.
3. Avgifterna ska gälla från och med 1 april 2019.

**Föredragande borgarrådet Daniel Helldén** anför följande.

### Ärendet

Kommunfullmäktiges budget för 2019 ger trafiknämnden ett antal uppdrag som ska syfta till att öka framkomligheten. Bland annat pekas cykelpendlingsstråk och kollektivtrafikens framkomlighet ut som prioriterad. Tillgängligheten till lediga parkeringsplatser är av betydelse för att uppnå ökad framkomlighet, vilket nämnden kan påverka genom att ändra nivån på felparkeringsavgifterna.

Trafiknämnden föreslår att avgiften för felparkeringar som anses vara trafikfarliga eller hindrande höjs med 100 kronor till 1 300 kronor, att avgiften för trafikstörande eller hindrande uppställning höjs med 250 kronor till 1 100 kronor och att avgiften för mindre trafikstörande uppställning höjs med 150 kronor till 900 kronor. Bilaga 2 är en precisering av felparkeringsavgifterna enligt transportstyrelsens föreskrifter.

Ärendet minoritetsåterremitterades i kommunfullmäktige den 18 februari 2019. Som grund för återremissen anfördes att kommunfullmäktige behöver få

ett ordentligt beslutsunderlag som innehåller en helhetsöversyn av parkeringsavgifterna i staden, med utgångspunkt i stadens parkeringsplan. Vidare anfördes att Transportstyrelsens beslut om att stoppa högre avgifter på nästan 300 gator i Bromma påkallar att reda ut den juridiska aspekten.

Det anfördes även att felparkeringsavgifterna strider mot lagstiftningens intentioner att avgifterna ska varieras efter olika slag av överträdelser och att avgifterna i praktiken ska vara avskräckande från att göra fel.

En annan tveksamhet handlar om den ekonomiska beräkningen och huruvida ärendet bidrar till att uppnå trafiknämndens budget.

Slutligen anses att förslaget strider mot parkeringsplanen och innebär i praktiken väldigt lite för ökad framkomlighet och bättre trafikmiljö.

### Beredning före minoritetsåterremiss

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontoret* anser att de föreslagna höjningarna av felparkeringsavgifterna ligger i linje med trafiknämndens uppdrag att verka för förbättrad framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet.

### Beredning efter minoritetsåterremiss

Ärendet har efter kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss remitterats till stadsledningskontoret.

*Stadsledningskontorets* sammanvägda bedömning är, med hänvisning till vad som anförts ovan, att förslaget om höjda felparkeringsavgifter är väl berett och bedöms bidra till trafikens ordnande och därmed fler rätt parkerade bilar

### Mina synpunkter före minoritetsåterremiss

I kommunfullmäktiges budget för 2019 framgår att trafiknämnden med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi ska prioritera den rörliga trafiken framför den stillastående och verka för förbättrad framkomlighet. Den totala biltrafiken ska minska genom att staden genomför åtgärder som förbättrar förutsättningarna för att välja kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

Stockholms gator används av många trafikantgrupper i stor konkurrens. Staden måste i sitt arbete beakta alla gruppers intressen med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi. Ett viktigt uppdrag är att förbättra

framkomligheten samt säkerställa trafiksäkerhet och tillgänglighet på Stockholms gator. Gatans primära funktion måste värnas. För att ordna trafiken är avgiftsuttaget för parkering en viktig faktor.

I Stockholm är bilinnehavet per invånare lägre än genomsnittet för Sverige, men antalet fordon har ökat under flera år. Ökningen av antalet fordon ställer ökade krav på staden att hantera framkomligheten och trafiksäkerheten. Som ett led i denna utmaning antog kommunfullmäktige den 26 juni 2016 en ny Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering. En av de sex huvudprinciperna i parkeringsstrategin är att parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.

Jag anser att de föreslagna höjningarna av felparkeringsavgifterna ligger i linje med trafiknämndens uppdrag att verka för förbättrad framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet.

Det högsta beloppet för felparkering som staden får ta ut är idag 1 300 kronor och denna nivå sätts av Transportstyrelsen. Jag skulle önska att felparkeringsavgiften för trafikfarlig eller hindrande uppställning av fordon kunde höjas ytterligare då vissa parkeringar utsätter andra medtrafikanter för stor fara i trafiken eller kraftigt hindrar framkomligheten för ett stort antal människor, till exempel för stombusstrafiken.

### Mina synpunkter efter minoritetsåterremiss

I kommunfullmäktiges budget för 2019 framgår att trafiknämnden med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi ska prioritera den rörliga trafiken framför den stillastående och verka för förbättrad framkomlighet. Jag anser att de föreslagna höjningarna av felparkeringsavgifterna ligger i linje med trafiknämndens uppdrag att verka för förbättrad framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet.

Stockholms gator används av många trafikantgrupper i stor konkurrens. Staden måste i sitt arbete beakta alla gruppers intressen med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi. Ett viktigt uppdrag är att förbättra framkomligheten samt säkerställa trafiksäkerhet och tillgänglighet på Stockholms gator. Gatans primära funktion måste värnas. För att ordna trafiken och få en högre efterlevnad är avgiftsuttaget för parkering en viktig faktor.

Oppositionen valde att återremittera ärendet från kommunfullmäktige vilket föranleder en rad frågor om deras påstådda grund för detta.

Felparkeringsavgifter ska enligt minoritetsåterremissen varieras efter olika slag av överträdelser samt vara avskräckande och bidra till högre efterlevnad.

Lagstiftningen anger att olika slag av överträdelser *kan* variera, vilket förslaget även gör genom tre olika nivåer och är för de lägre nivåerna i högre grad än tidigare varierade, samt att avgifterna i högre grad än tidigare bidrar till ökad efterlevnad.

Jag skulle önska att felparkeringsavgiften för trafikfarlig eller hindrande uppställning kunde höjas ytterligare då vissa bilister många gånger utsätter andra medtrafikanter för stor fara i trafiken. Men staten har låst maxnivån. Det högsta beloppet för felparkering som staden får ta ut är idag 1 300 kronor.

Jag kan vidare inte se hur förslaget på något sätt strider mot parkeringsplanen. Förslaget innebär en högre efterlevnadsgrad av parkeringsplanen, vilket är positivt och i linje med parkeringsplanen. Frågan om avgiftsnivåer för parkeringen är en annan fråga. Detta ärende rör efterlevnaden av delar av det gemensamma regelverk vi alla är skyldiga att följa i trafiken. När det landar i att det kan vara mer fördelaktigt att avstå från att erlagga avgift i de mest centrala delarna av staden för att istället chansa och ta en eventuell felparkeringsavgift, då behöver vi agera på detta.

Ytterligare en märklig grund för återremiss som anges är kopplingen till trafiknämndens budget. I ärendet redovisas prognosticerade intäkter utifrån en förväntad efterlevnad. Att återremittera ett ärende som ger bättre efterlevnad av gemensamma regler och leder till högre trafiksäkerhet och ökad framkomlighet med hänvisning till en budgetprognos är enbart oansvarigt.

## Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Överträdelse av bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarråden Olle Burell, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) och borgarrådet Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vi föreslår att kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

- Att i första hand återremittera ärendet för ytterligare beredning i enlighet med nedanstående
- Att i andra hand avslå borgarrådets förslag
- Att därutöver anför följande

För att ta beslut om ändrade parkeringsavgifter har kommunfullmäktige rätt till ett grundligt beslutsunderlag som innehåller en helhetsöversyn av parkeringsavgifterna i staden. Översynen bör göras med utgångspunkt i den parkeringsplan som kommunfullmäktige antagit.

Det förslag som kommunfullmäktige nu får att ta ställning till är bristfälligt. Det finns frågetecken som behöver klaras ut och motiven till avgiftshöjningarna behöver tydliggöras. Det gäller även efter kommunfullmäktiges återremiss.

En fråga som är viktig att reda ut handlar om den juridiska aspekten. Att Transportstyrelsen har stoppat högre avgifter på nästan 300 gator i Bromma är en allvarlig signal om att beslut om avgiftshöjningar där syftet upplevs vara fiskalt snarare än förbättrad trafikordning inte kommer stå oomtvistat. Det är ett stort problem eftersom motivet till de höjda parkeringsavgifterna istället verkar vara delvis motiverat av att sänka trafikkontorets budget. På så sätt riskerar den borgerliga majoritetens förslag att strida mot lagen om felparkeringsavgifter som fastställer att avgifterna inte får ordnas för fiskala syften, exempelvis för att möjliggöra en skattesänkning.

Förslaget strider mot lagstiftningens intentioner på ytterligare punkter. Felparkeringsavgifter ska varieras efter olika slag av parkeringsöverträdelser och avgifterna ska i praktiken vara avskräckande från att göra fel. I den borgerliga majoritetens förslag kommer de nya avgifterna istället nästan likställa samtliga överträdelser. Denna minskade nivåskillnad har också kritiserats av branschorganisationen Svenska parkeringsföreningen, Svepark. Utjämnningen av nivåerna sker främst genom att avgiften för mindre störande felparkeringar ökar med hela 64 procent på två år, från 550 kronor till 900 kronor. Det är en orimligt hög höjning för små förseelser.

En annan tveksamhet i underlaget handlar om den ekonomiska beräkningen. Av ärendet framgår att höjningarna inte kommer att täcka hela underskottet i trafikbudgeten, vilket skulle kräva intäkter på ytterligare 85 miljoner kronor i felparkeringsavgifter. Teoretiskt kan intäkterna på nio månader bli 56 miljoner kronor enligt ärendet. I verkligheten blir intäkterna dock betydligt lägre än så, bland annat eftersom ärendet sannolikt kommer att överklagas vilket medför en kortare intäktsperiod. Dessutom kommer de nya avgifterna att leda till förändrade beteenden hos bilister och i juni ska också p-entreprenörerna bytas ut. Sammantaget kommer de beräknade intäkterna på 56 miljoner kronor år 2019 troligen att halveras. Att trafikkontoret tidigare år kunnat visa på överskott förändrar inte det faktum att årets budget förutsätter dessa felparkeringsavgifter för att uppvisa balans.

Slutligen strider förslaget mot gällande parkeringsplan. Ärendet innebär i praktiken väldigt lite för ökad framkomlighet och bättre trafikmiljö. Det finns andra förslag som hade varit i enlighet med både parkeringsplanen och framkomlighetsstrategin, till exempel att minska skillnader i parkeringsavgift mellan tomtmark och gatemark eller att närma sig målet att 15 procent av parkeringsplatserna ska vara lediga. I ärendet hävdar stadsledningskontoret att ”frågan om nivån på avgifter för parkering på gatemark, såväl faktisk som i relation till parkering på tomtmark, faller utanför detta ärendes innehåll och berörs därför inte”. Att frågan faller utanför detta ärendes

innehåll är ju ett politiskt val och beror på den styrande majoritetens vägval att hellre höja felparkeringsavgifter för mindre förseelser än att revidera de parkeringsavgifter som har betydligt större trafikstyrande effekt och därmed mer bidrar till såväl framkomlighet som minskad miljöpåverkan.

Vi beklagar att den borgerliga majoriteten, istället för att prioritera miljö- och tillgänglighetsfrågor i Stockholm, enbart utgått från behovet av att finansiera en skattesänkning på 16 öre. Att ändra avgiften för allvarliga felparkeringar till 1 300 kronor är inte ett problem, men det är allvarligt att skillnaderna mellan avgifterna nästan upphör samt att avgiftsnivåerna nu enbart blivit en budgetfråga och inte en fråga om trafiksäkerhet och framkomlighet. Det är en oseriös trafikpolitik som urholkar legitimiteten i systemet.

Vi yrkar därför på återremiss så att trafiknämnden kan bereda frågan med målet att kommunfullmäktige får ett förslag som grundas på en helhetssyn när det gäller parkeringsavgifterna, med utgångspunkt i stadens parkeringsplan.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Som svar på kommunfullmäktiges minoritetsåterremiss hänvisas till vad som sägs i utlåtandet.
2. Felparkeringsavgift för trafikfarlig eller hindrande uppställning av fordon fastställs till 1 300 kronor, felparkeringsavgift för trafikstörande uppställning av fordon fastställs till 1 100 kronor och felparkeringsavgift för mindre trafikstörande uppställning av fordon fastställs till 900 kronor, enligt trafiknämndens förslag.
3. Avgifterna ska gälla från och med 1 april 2019.

Stockholm den 6 mars 2019

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Daniel Helldén

*Mats Larsson*

Kommunstyrelsen

**Reservation** anfördes av Olle Burell, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) och Clara Lindblom och Torun Boucher (båda V) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

**Ersätтарыttrande** gjordes av Sissela Nordling Blanco (Fi) med hänvisning till Socialdemokraternas och Vänsterpartiets gemensamma reservation i borgarrådsberedningen.

## Remissammanställning

### Ärendet

Kommunfullmäktiges budget för 2019 ger trafiknämnden ett antal uppdrag som ska syfta till att öka framkomligheten. Bland annat pekas cykelpendlingsstråk och kollektivtrafikens framkomlighet ut som prioriterad. Tillgängligheten till lediga parkeringsplatser är av betydelse för att uppnå ökad framkomlighet, vilket nämnden kan påverka genom att ändra nivån på felparkeringsavgifterna.

Trafiknämnden föreslår att avgiften för felparkeringar som anses vara trafikfarliga eller hindrande höjs med 100 kronor till 1 300 kronor, att avgiften för trafikstörande eller hindrande uppställning höjs med 250 kronor till 1 100 kronor och att avgiften för mindre trafikstörande uppställning höjs med 150 kronor till 900 kronor. Bilaga 2 är en precisering av felparkeringsavgifterna enligt transportstyrelsens föreskrifter.

Ärendet minoritetsåterremitterades i kommunfullmäktige den 18 februari 2019. Som grund för återremissen anfördes att kommunfullmäktige behöver få ett ordentligt beslutsunderlag som innehåller en helhetsöversyn av parkeringsavgifterna i staden, med utgångspunkt i stadens parkeringsplan. Vidare anfördes att Transportstyrelsens beslut om att stoppa högre avgifter på nästan 300 gator i Bromma påkallar att reda ut den juridiska aspekten.

Det anfördes även att felparkeringsavgifterna strider mot lagstiftningens intentioner att avgifterna ska varieras efter olika slag av överträdelser och att avgifterna i praktiken ska vara avskräckande från att göra fel.

En annan tveksamhet handlar om den ekonomiska beräkningen och huruvida ärendet bidrar till att uppnå trafiknämndens budget.

Slutligen anses att förslaget strider mot parkeringsplanen och innebär i praktiken väldigt lite för ökad framkomlighet och bättre trafikmiljö.

### Beredning före minoritetsåterremiss

Ärendet har initierats av trafiknämnden och remitterats till stadsledningskontoret.

### Trafiknämnden

**Trafiknämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 10 december 2018 följande



1. Trafiknämnden föreslår kommunfullmäktige att fastställa felparkeringsavgifter att gälla från 1 mars 2019 enligt följande:

<i>Trafikfarlig / hindrande uppställning av fordon;</i> på platser med förbud att stanna t.ex. i kollektivkörfält eller i cykelfält, i reserverad p-plats för rörelsehindrade m.fl. förseelser	1 300 kr
<i>Trafikstörande / hindrande uppställning av fordon;</i> på platser med förbud att parkera t.ex. på servicedag/-natt m.fl. förseelser	1 100 kr
<i>Mindre trafikstörande uppställning av fordon;</i> utan att erlægga avgift på avgiftsbelagd p-plats	900 kr

2. Trafiknämnden justerar ärendet omedelbart.

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V), *bilaga 1*.

*Ersättningsyttrande* gjordes av Malin Ericson (FI) som instämmer i reservationen från Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V).

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 4 december 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholms gator används av många trafikantgrupper i konkurrens. Trafikkontoret måste i sitt arbete beakta alla gruppers intressen. Ett viktigt uppdrag för trafikkontoret är att förbättra framkomligheten samt säkerställa trafiksäkerhet och tillgänglighet på Stockholms gator. Gatans primära funktion måste värnas. För att ordna trafiken är avgiftsuttaget för parkering en viktig faktor.

Den senaste höjningen av felparkeringsavgifter skedde 1 juli 2017.

Trafikfarliga/hindrande felparkeringar höjdes med 200 kronor till 1 200 kronor.

Trafikstörande/hindrande felparkeringar höjdes med 200 kronor till 850 kronor.

Felparkeringsavgiften för uppställning av fordon på avgiftsbelagd parkeringsplats utan att erlägga avgift höjdes med 200 kronor till 750 kronor.

Sedan kommunfullmäktige senast fastställde felparkeringsavgifterna har en del förändringar skett. Den nya planen för gatuparkering som antogs av kommunfullmäktige i Stockholms stad den 27 juni 2016 genomfördes och implementerades i sin helhet under åren 2016-2018. Syftet med de nya parkeringsreglerna är att öka framkomligheten på Stockholms gator, minska trängseln i staden och öka antalet lediga parkeringsplatser. I projektplanen angavs ursprungligen att plan för gatuparkering skulle vara genomförd i sin helhet till december 2018. Genom ökad erfarenhet i den senare delen av projektet och effektivare arbetssätt genomfördes planen snabbare än planerat. Under sommaren 2018 var parkeringsplanen till fullo implementerad. På den korta tid som gått sedan genomförandet har kontoret ännu inte sett effekterna av planen på årsbasis vilket försvårar möjligheten att fullt ut dra slutsatser om beteendeförändringar kopplade till exempelvis bilanvändandet och andelen rätt- respektive felparkerande.

Felparkeringsavgiften är en avgift som den som felparkerar riskerar att få vid överträdelse av parkeringsbestämmelser. Avgiften ska vara så pass avskräckande att fordonsföraren i stället väljer att parkera rätt. Att felparkera på avgiftsbelagda parkeringsplatser innebär även att tillgången på platserna minskar för dem som gör rätt för sig.

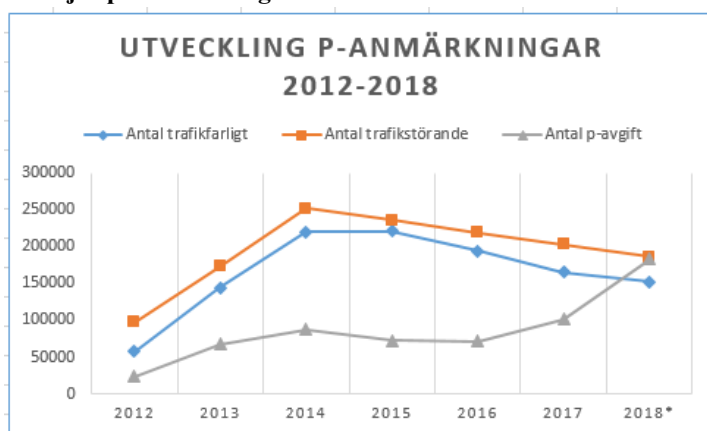
I finansborgarrådets förslag till budget för år 2019 ges ett antal uppdrag som ska syfta till att öka framkomligheten i staden. Kollektivtrafikens framkomlighet är högt prioriterad. Därför föreslås en höjning av avgifterna för felparkeringar som anses vara trafikfarliga/hindrande från 1 200 kronor till 1 300 kronor, för trafikstörande/hindrande uppställning från 850 kronor till 1 100 kronor samt för mindre trafikstörande uppställning från 750 kronor till 900 kronor.

- Med trafikfarliga/hindrande felparkeringar avses stannande/parkering på platser där förbud att stanna råder samt i reserverad p-plats för rörelsehindrade.
- Med trafikstörande/hindrande felparkeringar avses stannande/parkering på platser där förbud att parkera råder.
- Med mindre störande felparkeringar avses stannande/parkering på avgiftsbelagda parkeringsplatser utan att erlägga avgift.

Det övergripande målet med parkeringsövervakningen är att så många som möjligt ska parkera rätt. Idag parkerar 85,7 % rätt enligt de innerstadsmätningar som skett under våren 2018. Den föreslagna höjningen kan antas ha en viss avskräckande effekt och därmed bidra till att fler parkerar rätt varför antalet felparkeringsanmärkningar kan förväntas minska. Innan den senaste höjningen av felparkeringsavgifterna, som genomfördes i juli 2017, var andelen rätt parkerade fordon i innerstaden under dagtid 83,2%. Ett år efter höjningen har denna andel alltså

ökat till 85,7%. En del av denna ökning kan dock förklaras av att andelen rätt parkerade fordon trendmässigt har ökat sedan lång tid tillbaka.

### Trendlinjer p-anmärkningar 2012-2018



\*avser perioden 1 januari – 30 november 2018.

Diagrammet ovan visar utvecklingen år till år för respektive p-anmärkningslag. Trenden är att de båda dyrare p-anmärkningslagen har en nedåtgående trend medan p-anmärkningarna på p-avgift är uppgående vilket kan förklaras med att ytterstaden har avgiftsbelagts i och med p-planens genomförande.

### Ekonomi

Budgeten för felparkeringsavgifter år 2018 var 420 mnkr. Utfallet för 2018 bedöms bli 445 mnkr enligt novemberprognosen. Kontoret kan konstatera att parkeringsintäkter till sin natur är svårprognostiserade, eftersom den naturliga variationen är hög. Variationen beror dels på att antalet rätt- respektive felparkerande fordon varierar, men också på styrningen och genomförandet av parkeringsövervakning samt externa faktorer som t ex mängden snö på gatorna. Det är svårt att förutse huruvida rätt- och felparkering kommer att minska eller öka, och hur fordonsanvändandet i stort varierar, såväl på kort som på lång sikt.

Baserat på de senaste årens statistik avseende felparkeringsanmärkningar, och med samma fördelning mellan de olika typerna av anmärkningar, bedöms en höjning av felparkeringsavgifterna kunna leda till ökade intäkter med 74-75 mnkr under perioden 1 mars -31 december 2019 (baserat på att andelen utfärdade felparkeringsavgifter som faktiskt betalas är ca 90 %). Detta tar dock inte hänsyn till att antalet utfärdade parkeringsanmärkningar kan sjunka till följd av höjningen. Om effekten på rättparkeringsgraden så småningom skulle bli lika stor som vid den förra höjningen skulle felparkeringsintäkterna minska med ca 15%, dvs omkring 75 mkr på helår.

### Prognos felparkeringsintäkt helår 2018

Prognos jan 2018-dec 2018		
Valör	Antal	Intäkt
750 kr	205 000	153 750 000
850 kr	203 000	172 550 000
1200 kr	166 000	199 200 000
<b>Totalt</b>	<b>574 000</b>	<b>525 205 000</b>
	Avgift	-30 422 000
<b>Summa</b>		<b>494 783 000</b>
<b>Netto (90% betalning)</b>		<b>445 304 700</b>

Tabellen (ovan) visar prognosen för år 2018. Ursprunglig budget för år 2018 var 420 mnkr men prognosen har justerats upp till 445 mnkr.

### Prognos felparkeringsintäkt helår 2019

1 jan – 28 feb		
Valör	Antal	Intäkt
750 kr	26 330	19 747 500
850 kr	35 387	30 078 950
1200 kr	23 896	28 675 200
<b>Totalt</b>	<b>85 613</b>	<b>78 501 650</b>
	Avgift	-4 537 489
<b>Summa</b>		<b>73 964 161</b>
1 mars – 31 dec		
Valör	Antal	Intäkt
900	178 000	160 200 000
1100	167 500	184 250 000
1300	142 000	184 600 000
<b>Totalt</b>	<b>487 500</b>	<b>539 050 000</b>
	Avgift	-25 837 500
<b>Summa</b>		<b>503 212 500</b>
<b>Summa helår 2019</b>		<b>577 176 661</b>
<b>Netto (90% betalning)</b>		<b>519 458 995</b>

Tabellen (ovan) visar prognosen för de första 2 månaderna 2019 med dagens valörer och resterande 10 månader 2019 med föreslagna nya valörer. Nettoökningen blir då i spannet 74-75 mnkr jämfört med den senaste prognosen för år 2018. Som påpekats ovan är dock variationen i felparkeringsintäkter betydande av en rad skäl och höjningen kan innebära att rättfelparkeringsgraden ökar (se även vidare nedan under Risker).

*Kostnader och intäktsbortfall*

## **Avgifter**

För varje utfärdad och betald parkeringsanmärkning går 53 kr till staten, dels till Transportstyrelsen för deras hantering och indrivning av de utfärdade parkeringsanmärkningarna, dels till polismyndigheten för att de hanterat bestridanden av anmärkningarna. Detta motsvarar en kostnad på 30,4 mnkr vid utfärdande av 573 000 anmärkningar som inte kontoret tar del av. Att utfärda felparkeringsavgifter är alltså förenat med en kostnad för staden som är viktig att i sammanhanget redovisa.

## **Obetalda felparkeringsavgifter**

Omkring 10 procent av felparkeringsavgifterna betalas inte, vilket innebär ett motsvarande intäktsbortfall för staden. Ett skäl är att vissa gäldenärer saknar betalningsförmåga; ett annat är att endast ett av tio utlandsregistrerade fordon betalar sina felparkeringsavgifter. Detta leder till ett årligt intäktsbortfall på ca 26 mnkr (baserat på 31 000 anmärkningar årligen).

### *Risker och osäkerheter*

I juni 2019 står kontoret inför två entreprenadbyten inom parkeringsövervakningen på den norra sidan av staden, d.v.s. samtliga områden norr om Södermalm där ca 220 parkeringsvakter arbetar.

Parkeringsentreprenadsverksamheten är personalkritisk och historiskt sett medför entreprenadbyten att verksamhetens effektivitet tillfälligt sjunker vilket får till följd att färre felparkeringsanmärkningar utfärdas. Effekterna av ett entreprenörsbyte blir större i omfattning om det inte är samma entreprenör som tidigare drivit området som vinner upphandlingen. Att effektiviteten under en period sjunker påverkar inte i samma utsträckning parkeringsintäkterna, dvs boendetaxa och besökstaxa, men däremot blir antalet parkeringsanmärkningar i regel lägre eftersom en nystartad entreprenad har en uppstartstid innan kontraktet får full utväxling och entreprenaden har full bemanning.

Felparkeringsintäkter är mycket svåra att prognostisera. Med den föreslagna höjningen finns möjlighet att nå intäktskravet för budget 2019, men det är helt beroende av att entreprenaderna efter bytet kan leverera fullt direkt, att arbetet inte hindras av snö eller sträng kyla, och att inte antalet felparkerade fordon minskar.

## **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 14 december 2018 har i huvudsak följande lydelse.

I kommunfullmäktiges budget för 2019 framgår att trafiknämnden med utgångspunkt i stadens framkomlighetsstrategi ska prioritera den rörliga trafiken framför den stillastående och verka för förbättrad framkomlighet. Den totala biltrafiken ska minska

genom att nämnden genomför åtgärder som förbättrar förutsättningarna för att välja kapacitetsstarka trafikslag som gång, cykel och kollektivtrafik.

I Stockholm är bilnehavet per invånare lägre än genomsnittet för Sverige, men antalet fordon har ökat under flera år. Ökningen av antalet fordon ställer ökade krav på staden att hantera framkomligheten och trafiksäkerheten. Som ett led i denna utmaning antog kommunfullmäktige den 26 juni 2016 en ny *Parkeringsstrategi och plan för gatuparkering* (utl. 2016:112). En av de sex huvudprinciperna i parkeringsstrategin är att parkering ska användas som styrmedel för att åstadkomma ett hållbart trafiksystem.

Stadsledningskontoret anser att de föreslagna höjningarna av felparkeringsavgifterna ligger i linje med trafiknämndens uppdrag att verka för förbättrad framkomlighet, höjd trafiksäkerhet och ökad tillgänglighet.

Stadsledningskontoret bedömer att de föreslagna ändringarna av felparkeringsavgifterna motsvarar en ökning av intäkterna om cirka 85 mnkr för en tolv månadersperiod, förutsatt relativt oförändrade förhållanden jämfört med 2018. Detta är i linje med de budgeterade intäkterna i kommunfullmäktiges budget för 2019.

Det finns dock risker för att intäktsökningen inte uppnår bedömd nivå, i första hand på grund av att två av de fyra entreprenaderna för parkeringsövervakningen är aktuella för upphandling under året. Detta kan leda till förändringar som kan påverka effektiviteten i övervakningen negativt.

Stadsledningskontoret kan samtidigt konstatera att trafiknämnden sedan ett antal år tillbaks gör ett årligt intäktsöverskott i intervallet 30-120 mnkr. Stadsledningskontoret avser att noga följa intäktsutvecklingen från parkeringsverksamheten genom de prognoser för innevarande år som trafiknämnden lämnar månadsvis.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen föreslår kommunfullmäktige att besluta om ändrade felparkeringsavgifter i enlighet med förslag från trafiknämnden, att gälla från och med kommunfullmäktiges beslut.

## Beredning efter minoritetsåterremiss

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Juridiska aspekter**

I minoritetsåterremissen anförs bland annat att höjningen av avgifterna strider mot lagstiftningens intentioner på området. I skälen för återremiss anges att höjningen verkar vara motiverad av att täcka trafiknämndens underskott snarare än att förbättra trafikens ordnande. Vidare anförs att skillnaden i avgiftsnivåerna för olika slag av överträdelse är alltför liten.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämnden de senaste fyra åren har lämnat ett överskott på driftbudgeten med mellan 85-150 mnkr. En höjning av

avgifterna är därmed inte motiverade av ett underskott inom nämndens verksamhet. Avgiftshöjningen är föranledd av behovet att förbättra framkomligheten i staden, vilket är ett tydligt mål för trafiknämnden enligt kommunfullmäktiges budget 2019. De ökade intäkterna är en konsekvens av avgiftshöjningen.

Vad gäller avgiftsnivåerna för olika slag av överträdelser så innebär förändringarna att skillnaden mellan högsta och lägsta avgift har minskat från 450 kronor till 400 kronor. Skillnaden har däremot ökat mellan lägsta avgift (som gäller ej erlagd parkeringsavgift) och den mellersta avgiften. Skillnaden var tidigare 100 kronor, men är nu 200 kronor, vilket tydliggör intentionen med förändringen, det vill säga att det är de trafikstörande felparkeringarna som är särskilt angelägna att beivra.

Stadsledningskontoret bedömer att förslaget är förenligt med lagstiftningen inom området.

### **Ekonomiska beräkningar**

I minoritetsåterremissen anføres att de ekonomiska beräkningarna inte stämmer, bland annat genom att hänsyn inte har tagits till att ärendet kan bli föremål för överklagande, att bilisterna kan ändra beteende och att parkeringsentreprenörerna ska bytas ut.

Stadsledningskontoret konstaterar att trafiknämndens förslag bygger på beräkningar som visar att höjningarna skulle kunna leda till ökade intäkter med 74-75 mnkr under perioden 1 mars - 31 december 2019, baserat på att andelen utfärdade felparkeringsavgifter som faktiskt betalas är fortsatt cirka 90 procent och att beslutet inte överklagas. Stadsledningskontorets bedömning är att trafiknämnden kommer ha en budget i balans år 2019, förutsatt att kommunfullmäktiges beslut fattas så att de nya avgifterna kan gälla från den 1 mars.

Stadsledningskontoret anser att trafiknämndens redovisade bedömningar och antaganden är tillfyllest. Trafiknämnden har i budget getts i uppdrag att särskilt följa parkeringsintäkternas utveckling. Även stadsledningskontoret har för avsikt att följa utvecklingen noga.

### **Följsamheten mot parkeringsplanen**

I minoritetsåterremissen anføres bland annat att förslaget strider mot den gällande parkeringsplanen eftersom höjningarna inte anses bidra till ökad framkomlighet eller bättre trafikmiljö. Vidare anføres att det skulle vara bättre att i stället minska skillnaden i parkeringsavgifter mellan tomtmark och gatumark.

Stadsledningskontoret konstaterar att gällande parkeringsplan (*Plan för gatuparkering*) fastställdes av kommunfullmäktige i juni 2016 samtidigt med fastställande av *Parkeringsstrategin* (utl. 2016:112, dnr 171-672/2016).

Parkeringsplanen reglerar avgifterna för parkering på gatumark och bygger på principerna i parkeringsstrategin. En av principerna är att parkering ska bidra till att upprätthålla och förbättra framkomlighet samt minska trängsel, det vill säga trafikens ordnande. I övrigt syftar parkeringsstrategin till att ge plats åt och öka andelen resor med kapacitetsstarka färdmedel (gång, cykel och kollektivtrafik), att öka transportsystemets effektivitet, att ge plats åt nyttotransporter, att minska

klimatpåverkan och förbättra luftkvaliteten genom bland annat minskad biltrafik och att klara bostadsmålen. Stadsledningskontoret konstaterar att avgiftsuttaget för såväl parkering som felparkering är viktiga faktorer för trafikens ordnande.

Avgifterna för felparkering ska vara så pass avskräckande att fordonsföraren i stället väljer att parkera rätt. Av trafiknämndens tjänsteutlåtande framgår att 85,7 procent parkerar rätt, enligt de innerstadsmätningar som skett under våren 2018, och att den föreslagna höjningen kan antas ha en viss avskräckande effekt och därmed bidra till att fler parkerar rätt. Detta antagande bekräftas av effekterna av den senaste höjningen av felparkeringsavgifterna, som genomfördes i juli 2017. Före höjningen var andelen rätt parkerade fordon i innerstaden under dagtid 83,2 procent. Ett år efter höjningen har andelen ökat till 85,7 procent.

Att felparkera (genom att inte betala) på avgiftsbelagda parkeringsplatser innebär att tillgången på platserna minskar för dem som gör rätt för sig. Stadens mål är att 15 procent av parkeringsplatserna i innerstaden ska vara lediga. Utfallet i mätningarna under hösten 2018 var 12,0 procent, vilket var en marginell ökning jämfört med 2017.

Stadsledningskontoret anser att det kan anses hållas för sannolikt att en höjning av felparkeringsavgifterna kommer att leda till att färre fordonsförare parkerar trafikfarligt och trafikstörande, vilket är syftet med förslaget. Stadsledningskontoret anser att en höjning av avgiften för att inte erlägga betalning vid parkering på avgiftsbelagd parkeringsplats kan bidra till att målet om att 15 procent av platserna ska vara lediga nås. Därmed anser kontoret att förslagen är förenliga med gällande parkeringsplan. Frågan om nivån på avgifter för parkering på gatumark, såväl faktisk som i relation till parkering på tomtmark, faller utanför detta ärendes innehåll och berörs därför inte.

#### *Stadsledningskontorets synpunkter och förslag*

Stadsledningskontorets sammanvägda bedömning är, med hänvisning till vad som anförts ovan, att förslaget om höjda felparkeringsavgifter är väl berett och bedöms bidra till trafikens ordnande och därmed fler rätt parkerade bilar.



## Reservationer m.m.

### Trafiknämnden

*Reservation* anfördes av Jan Valeskog m.fl. (S) och Sara Stenudd (V) enligt följande.

1. Att återremittera ärendet
2. Att därutöver anförda följande:

Detta ärende strider både mot gällande parkeringsplan och de intentioner som finns i lagstiftningen i lagen om felparkeringsavgifter. I denna lag framgår att felparkeringsavgifter ska varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser och i praktiken vara avskräckande från att göra fel. Syftet är inte att som i detta förslag låta de nya avgifterna nästan likställa samtliga överträdelser. Lagstiftningen har inte heller till syfte att intäkter ska ordnas för fiskala syften som exempelvis att möjliggöra en skattesänkning.

Av ärendet framgår att höjningarna inte kommer att täcka underskottet i trafikbudgeten, vilket skulle kräva intäkter på ytterligare 85 miljoner kronor i felparkeringsavgifter. Teoretiskt kan intäkterna på nio månader bli 56 miljoner kronor enligt ärendet. I verkligheten blir intäkterna betydligt lägre än så, bland annat eftersom ärendet kommer att överklagas vilket medför en kortare intäktsperiod. Dessutom kan de nya avgifterna leda till förändrade beteenden hos bilister och p-entreprenörer kommer att bytas i juni. Sammantaget kommer de beräknade intäkterna på 56 miljoner kronor år 2019 troligen att halveras. Därutöver kommer således trafikbudgeten försvagas på andra områden som allvarligt kommer att försvåra för trafikkontoret att genomföra sina uppdrag.

Att på detta sätt bluffa med intäkterna i budgeten, genom att bara efter två års tid ändra felparkeringsavgifterna, urholkar legitimiteten i systemet. Att ändra avgiften för allvarliga felparkeringar till 1 300 kronor är inte ett problem, men det är allvarligt att skillnaderna mellan avgifterna nästan upphör samt att avgiftsnivåerna nu enbart blivit en budgetfråga och inte en fråga om trafiksäkerhet och framkomlighet.

Förutom utjämningen av nivåerna för olika förseelser så innebär alltså höjningen för mindre störande felparkeringar att avgiften endast under två års tid ökar med hela 64 procent, från 550 kronor till 900 kronor. Det är en orimligt hög höjning för små förseelser och den minskade nivåskillnaden är också något som Svenska parkeringsföreningens branschorganisation, Svepark, har kritiserat.

Slutligen strider också förslaget mot gällande parkeringsplan. Ärendet om ändrade parkeringsavgifter för att kunna sänka skatten innebär i praktiken väldigt lite för en ökad framkomlighet och en bättre trafikmiljö. Ett ärende som istället inneburit minskade skillnader i parkeringsavgift mellan tomtmark och gatemark liksom förslag

om att närma sig målet att 15 procent av parkeringsplatserna ska vara lediga, hade varit i enlighet med både parkeringsplanen och framkomlighetsstrategin. Idag är endast ca 1 procent av parkeringsplatserna i innerstaden lediga under dagtid. Tyvärr har den borgerliga majoriteten, istället för att prioritera miljö- och tillgänglighetsfrågor i Stockholm, enbart utgått från behovet av att finansiera en sänkning av skatten med 16 öre. Det är en oseriös trafikpolitik.

Vi uppdrar därför till kontoret att återkomma med ett reviderat förslag som följer parkeringsplanens intentioner enligt ovan.