



**Datum**

2025-01-23

**Adress**

August Palms Plats 1

**Diarienummer**

STK-2025-174

**Yttrande**

**Till**

Förvaltningsrätten i Malmö

## Yttrande i mål nr 375-25

### Yttrande

Malmö kommun har förelagts att yttra sig i anledning av vad klagandena anfört i överklagande av kommunfullmäktiges beslut 17 december 2024, § 253 och framför med anledning av detta följande.

### Inställning och yrkande

Malmö kommun bestrider bifall till överklagandet och yrkar med åberopande av nedanstående grunder att överklagandet ska avslås.

### Kommunfullmäktiges beslut

I det nu överklagade beslutet beslutade kommunfullmäktige att

1. införa en ny taxestruktur avseende boendeparkering i enlighet med i ärendet redovisat förslag,
2. införa en handläggningsavgift för boendeparkering i enlighet med i ärendet redovisat förslag och medgav tekniska nämnden att justera avgiften på i ärendet redovisat sätt,
3. införa en ny högstanivå avseende timtaxa i enlighet med i ärendet redovisat förslag, samt bemyndigade tekniska nämnden att årligen justera denna högstanivå utifrån konsumentprisindex.

### Överklagandet

Klagandena yrkar att beslutad taxestruktur avseende boendeparkering upphävs, att beslutad handläggningsavgift för boendeparkering, samt medgivandet till tekniska nämnden att justera avgiften upphävs, att beslutad högstanivå avseende timtaxa, samt bemyndigandet till tekniska nämnden att årligen justera denna högstanivå utifrån konsumentprisindex upphävs då tillräckliga skäl för dessa beslut som helhet saknas, då det inte motiveras på något vis med förändringarna utifrån vad som krävs för att motivera reglering av trafiken och trafikflödet.



### **Grunder**

Vid laglighetsprövning enligt kommunallagen ska domstolen endast bedöma det överklagade beslutets laglighet och inte dess lämplighet. Domstolen ska endast pröva huruvida beslutet är olagligt enligt de omständigheter som åberopats av klagandena. Domstolen får inte ersätta det överklagade beslutet med något annat beslut.

Enligt 13 kap. 8 § KL ska ett överklagat beslut upphävas, om 1. det inte har kommit till på lagligt sätt, 2. beslutet rör något som inte är en angelägenhet för kommunen eller regionen, 3. det organ som har fattat beslutet inte har haft rätt att göra det, eller 4. beslutet annars strider mot lag eller annan författning.

I mål om laglighetsprövning gäller att klagandena har bevisbördan för att det föreligger omständigheter som innebär att ett kommunalt beslut ska upphävas på någon av de grunder som anges i 13 kap. 8 § KL. Kommunfullmäktiges beslut strider inte mot någon av ovan angivna grunder och klagandena har inte heller visat att så skulle vara fallet.

### **Utveckling av kommunens talan**

Tekniska nämndens förvaltning har genomfört en översyn av nivåerna för parkeringstaxorna i Malmö som en del av ett uppdrag i Malmö stads Policy och norm för mobilitet och parkering och hemställt om att kommunfullmäktige beslutar om en ändrad taxestruktur och införandet av en handläggningsavgift avseende boendeparkeringstillstånd samt en justering av högsta gällande timtaxa för parkering på allmän platsmark.

Idag är både timtaxa och boendeparkering på allmän plats mer förmånlig än parkering på kvartersmark. Priset på parkering på den allmänna platsen ligger i otakt med prisutvecklingen hos P-Malmö. Nivåerna urholkar samordningen mellan gatumark och kvartersmark och är varken konsekvent med lagstiftarens intentioner eller övergripande mål i stadsutvecklingen. I rådande läge väljer många att parkera på allmän platsmark då det relativt är billigare än att parkera på kvartersmark, vilket är tvärtemot det uttalade syftet.

Tekniska nämnden har i uppdrag att främja att parkering i första hand sker på kvartersmark, men i dagsläget är det alltså generellt dyrare att parkera där än på allmän platsmark. Avgifterna bör generellt sett höjas så att de överstiger avgifterna i kvartersmarksparkering. Ledig kapacitet finns i parkeringsanläggningar. Nivåer och villkor behöver därför justeras.

Kommunen kan reglera parkering genom att avgiftsbelägga parkeringsplatser. Parkeringsavgifter kan vara ett effektivt verktyg för att öka omsättningen på parkerade bilar och för att styra parkeringen till lämpliga platser. Möjligheten regleras i lag



(1957:259) om kommuners rätt att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m (KAL). Lagen anger att grunder för beräkning av avgiften för parkering beslutas av kommunfullmäktige. Enligt beslut den 28 februari 2013 i kommunfullmäktige har tekniska nämnden möjlighet att ta ut en taxa på max 30 kr/tim.

Enligt 2 § KAL får en kommun ta ut avgift för parkering i syftet att ordna trafiken. För att underlätta parkering för de som bor inom ett visst område får avgift tas ut på särskilda grunder. Det finns alltså inget krav på kommuner att tillhandahålla boendeparkering. Möjligheten har dock använts under lång tid i Malmö. Enligt regeringens proposition om boende- och nyttoparkering på gatumark (prop. 1984/85:14) är principerna för tillämpning av boendeparkering följande:

*“En huvudregel i parkeringspolitiken är att långtidsparkering skall ske på tomtmark. I kommunens ”att ordna trafiken” ingår det därför att medverka till att så sker. Parkeringsavgifter kan därför användas för att motverka överströmning av parkering från tomtmark till gatumark... Avsikten med att öppna möjligheten till boendeparkering på gatumark är inte att ändra på principen att långtidsparkering skall ske på tomtmark. Möjligheten bör dock finnas som en utväg där andra alternativ saknas... ”*

*”Boendeparkering innebär naturligtvis en viss risk för att denna huvudprincip i plan- och trafikpolitiken rubbas... Gynnsamma parkeringsvillkor på gatumark kan medföra en överströmning från parkering i tex. garage till parkering på gatan eller göra en fastighetsägare mindre benägen att medverka till en gemensambetsanläggning för parkering. Dessa risker gör att det krävs stor vaksamhet när kommunerna utformar system för boendeparkering. Riskerna kan emellertid minimeras genom noggrann avvägning av förhållandena på platsen och avgiftssättning.”*

Översyn av taxenivåerna för boendeparkering gjordes senast 2013. Sedan dess har priserna på kvartersmark fortsatt att öka. Avgifterna för boendeparkering på allmän plats har sedan 2013 varken hållit takt med inflationen eller kostnadsutvecklingen i allmänhet. Jämförelser med priser på kvartersmark påvisar att priset på gatumarken för boendeparkering är underprissatt.

Syftet med boendeparkering är att underlätta parkering för boende utan andra alternativ. Avsikten är inte att ge ekonomiska incitament att parkera på gatan eller att ge boende förmåner i form av dubbla parkeringsmöjligheter. Stora delar av stadsutvecklingen, både på allmän plats och exploatering på kvartersmark, är beroende av att ordningen i trafik- och bygglagstiftningen upprätthålls.

Avseende handläggningsavgift för boendeparkeringstillstånd enligt trafikförordning (1998:1276) och avgiftsförordningen (1992:191) kan noteras att den lägsta rekommenderade avgift att ta ut för prövning av en ansökan numera är 320 kronor.



De förhållanden som klagandena har åberopat till stöd för sitt överklagande avser den allmänna lämpligheten i besluten och medför sammanfattningsvis inte att beslutet kan anses strida mot någon av de grunder som anges i 13 kap. 8 § KomL. Med hänsyn härtill, och till det ovan anförda, bör förvaltningsrätten således avslå överklagandet.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh