



Göran Th. Lundén
Tillstånd
08-508 263 25
goran.lunden@tk.stockholm.se

Till
Trafik- och renhållningsnämnden
2007-04-03

Parkeringsutredningens betänkande *Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109)* Remiss

Förslag till beslut

1. Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och återopa detta tjänsteutlåtande.
2. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar om omedelbar justering. *

Magdalena Bosson

Erik Andersson

Sammanfattning

Regeringen beslutade den 16 december 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppgift att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket.

Utredningen har antagit namnet Parkeringsutredningen och överlämnade den 1 december 2006 sitt betänkande *Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering*.

Parkeringsutredningen anser att den grundläggande rättsliga åtskillnaden mellan parkering på gatumark och tomtmark inte bör förändras. Det är utredningens bedömning att avgiftslagen (KAL) bör behållas och att det inte finns tillräckliga skäl att föreslå några ändringar vad gäller möjligheterna att i denna lag särbehandla miljöbilar och bilar som ingår i bilpooler.

Bilaga 1: Betänkande *Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering* (SOU 2006:109), en sammanfattning.

Bilaga 2. och 3: Särskilda yttranden av två av experterna i utredningen
Lars Ahlman och Åke Svedberg

Däremot föreslår utredningen ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar, dvs. den icke straffrättsliga reglering som anger grunderna för beivrande av felparkering. Det nya sanktionssystemet bör som utgångspunkt utformas enligt de regler som gäller för det civilrättsliga området. Bestämmelser om felparkeringsavgift, parkeringsövervakning och flyttning av fordon förs samman i en särskild lag om felparkering m.m.

Utredningen har funnit att polismyndigheten inte längre skall handlägga parkeringsärenden, dvs. hantering av rättelser och bestridanden samt att polisen inte i fortsättningen skall ha befogenhet att utfärda parkeringsanmärkningar.

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden även skall pröva parkeringsärenden. Tvister om felparkeringsavgifter skall alltså kunna underkastas en utomrättslig prövning på motsvarande sätt som gäller för många andra typer av tvister. Den s.k. parkeringsnämndens ställningstaganden är inte formellt bindande och den part som vill fortsätta tvisten i domstol är fri att göra det.

Det är enligt utredningens uppfattning att Vägverket inte längre skall svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter. Dessa uppgifter skall föras över till kommunerna.

I förslaget till en gemensam lag om felparkeringsavgift m.m. införs en bestämmelse om att en kommun får träffa avtal med en annan kommun om att uppgifter som hänger samman med hanteringen av felparkeringsavgifter och parkeringsövervakning helt eller delvis skall utföras av den andra kommunen.

Trafikkontoret är starkt kritisk till flera av de förslag som utredningen lagt fram i sitt betänkande. Främst gäller detta förslaget om ett enhetligt sanktionssystem och inrättandet av en utomrättslig parkeringsnämnd samt att kommunerna skall ta över Vägverkets ansvar för hanteringen av felparkeringsavgifter. Kontoret saknar också bristen på initiativ till förslag hur miljöfordon m.fl. ska kunna särbehandlas.

Kontoret anser att överträdelser som bygger på offentlighetsprinciper och som tillkommit för att tillgodose säkerhet och framkomlighet i trafiken, inte är lämpliga att beivra i ett civilrättsligt system. Kontoret anser också att polisens roll som överklagningsmyndighet bör kvarstå. Det finns en risk om kommunen tillåts att överpröva sina egna åtgärder. Polisen bör behålla sin rätt att utfärda parkeringsanmärkningar. Mister polisen sina uppgifter i överklagningsprocessen är det kontorets uppfattning att en överprövning vore lämplig enligt förvaltningsrättsliga principer och betrakta utfärdandet av en parkeringsanmärkning som ett kommunalt myndighetsbeslut med möjlighet att överklaga till länsstyrelsen och Vägverket. Kommunen skulle därvid ta över polisens roll i första instans och kunna ge rättelse efter en laglighetsprövning.

Utifrån någon form av skälighetsbedömning föreslås Allmänna reklamationsnämnden kunna pröva parkeringsärenden. Kontoret anser, med hänvisning till föregående stycke, att det inte finns något utrymme för att medge undantag utom i de fall de allmänna principerna om ansvarsfrihet kan tillämpas.

Kontoret anser det olyckligt att indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter överförs till kommunerna. Dagens väl fungerande system måste därigenom ersättas med ett, där varje kommun behöver bygga upp ett eget sådant.

Slutligen beträffande utredningens bedömning att den s.k. avgiftslagen bör bibehållas med oförändrat innehåll, vore det bäst enligt kontorets uppfattning att en ny parkeringslagstiftning aktivt erbjuder möjligheten att införa avgiftsbefrielse/parkeringsförmåner för miljöbilar respektive bilpoolsbilar, så att denna åtgärd kan användas i den stad/kommun där behovet och viljan finns. Utredningen borde ha tagit initiativ till de författningsändringar som behövs för detta.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 16 december 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig. Huvudsyftet är att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket. Utredaren skall vid översynen särskilt uppmärksamma på frågan om hur ett effektivt och för den enskilde rättssäkert system för överprövning av beslut som fattas på parkeringsområdet kan utformas.

Som grund för sina överväganden ska utredaren bland annat analysera de tankar som Åklagarutredningen -90 fört fram om att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet som innefattar både den offentligrättsliga och civilrättsliga parkeringen. Utredaren skall vidare analysera de förslag till förändringar i regelverket som under årens lopp lämnats i olika betänkandet och rapporter. Utredaren skall dessutom inhämta förslag och idéer från aktörerna inom parkeringsområdet samt analysera förslagen. Vid sina överväganden skall utredaren särskilt beakta justitieutskottets uttalande att sysslor av administrativ karaktär inte bör utföras inom polisorganisationen (bet. 1999/2000:Ju6 s. 8). Från kommunalt håll har framställts önskemål om att kommunerna skall ges möjlighet att stimulera s.k. bilpooler genom att t.ex. reservera parkeringsplatser för bilar som ingår i sådana pooler samt att det skall vara möjligt att differentiera parkeringsavgiften beroende på fordons miljöegenskaper.

Till särskild utredare förordnades f.d. riksdagsledamoten Johnny Gylling

Utredningen har antagit namnet Parkeringsutredningen och överlämnade den 1 december 2006 sitt betänkande *Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering*.

Remissen

Parkeringsutredningens betänkande har av näringsdepartementet remitterats till 48 instanser däribland Stockholms stad för yttrande senast den 15 maj 2007.

Inom staden har betänkandet remitterats till trafik- och renhållningsnämnden, Stadshus AB (Parkeringsbolaget), slk och stadsdelsnämnderna för Hässelby - Vällingby, Norrmalm, Farsta för yttrande senast den 15 april 2007.

Betänkandet (på 381 sidor) omfattar 16 kapitel inklusive författningskommentarer. Trafikkontoret har valt att redogöra för de mest väsentliga frågeställningarna under nedanstående rubriker och därefter avge sina synpunkter. Utredningens sammanfattning i sin helhet finns i Bilaga 1.

Några grundläggande rättsliga frågeställningar

Parkeringsutredningen anser att den grundläggande rättsliga åtskillnaden mellan parkering på gatumark och tomtmark inte bör förändras. Uttaget av avgifter för rätten att parkera på gatumark och tomtmark bör således även fortsättningsvis vila på olika rättsliga grunder. Det är utredningens bedömning att den s.k. kommunala avgiftslagen (KAL) bör behållas. Det finns enligt utredningen en risk för att parkeringsavgifter som tas ut enligt en ny lag som ersätter KAL skulle komma att betraktas som skatter, vilket i sin tur skulle innebära att ett kommunalt uttag av avgiften skulle strida mot regeringsformen. Utredningen är på grund av detta inte beredd att föreslå att KAL ersätts av ny lagstiftning. Inte heller finner utredningen tillräckliga skäl att föreslå några ändringar vad gäller möjligheterna att i denna lag särbehandla miljöbilar och bilar som ingår i bilpooler

Ett enhetligt sanktionssystem

I motsats till att den grundläggande rättsliga åtskillnaden mellan parkering på gatumark och tomtmark inte bör förändras, föreslår utredningen ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar, dvs., den icke straffrättsliga reglering som anger grunderna för beivrande av felparkering. Det nya sanktionssystemet bör som utgångspunkt utformas enligt de regler som gäller för det civilrättsliga området. Detta innebär bland annat att en tvistig fordran inte behöver betalas. Bestämmelser om felparkeringsavgift, parkeringsövervakning och flyttning av fordon förs samman i en särskild lag om felparkering m.m.

Polisens roll

Det har i tidigare sammanhang framförts synpunkten att sysslor av administrativ karaktär inte bör utföras inom polisorganisationen. Utredningen som delar denna uppfattning, har funnit att polismyndigheten inte längre skall handlägga parkeringsärenden enligt lagen om felparkeringsavgifter (LFP), dvs. hantering av rättelser och bestridanden samt att polisen inte i fortsättningen skall ha befogenhet att utfärda parkeringsanmärkningar.

Parkeringsnämnden

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden även skall pröva parkeringsärenden. Tvister om felparkeringsavgifter skall alltså kunna underkastas en utomrättslig prövning på motsvarande sätt som gäller för många andra typer av tvister. Parkeringsnämndens ställningstaganden är inte formellt bindande och den part som vill fortsätta tvisten i domstol är fri att göra det. Parkeringsnämnden skall vara sammansatt av företrädare för de olika intressen som finns representerade i parkeringsärenden, som exempelvis kommuner, parkeringsbolag och trafikantorganisationer. Utredningen föreslår att nämnden finansieras genom en årlig avgift som åläggs alla fordonsägare.

Vägverkets roll

Det är enligt utredningens uppfattning naturligt att i större utsträckning involvera kommunerna i den efterföljande hanteringen av felparkeringsavgifter. Av motsvarande skäl föreslår utredningen även att Vägverket inte längre skall svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter. Utredningen föreslår i stället att dessa uppgifter skall föras över till kommunerna.

Felparkeringsavgifterna får i fortsättningen drivas in i enlighet med det förfarande som gäller för vanliga civilrättsliga fordringar och för avgifter som utfärdas enligt lagen om kontroll avgift vid olovlig parkering. Det kommer därför i fortsättningen inte vara möjligt att begära rättelse hos polisen. Det innebär alltså i stället att kommuner eller markägare, som vill driva in en felparkeringsavgift som inte betalas i vederbörlig ordning, har att vända sig till kronofogdemyndigheten och/eller tingsrätten. Om felparkeringsavgiften är tvistig behöver den inte betalas redan under en pågående tvist.

Kommunal samverkan m.m.

I utredningens förslag till en gemensam lag om felparkeringsavgift m.m. införs en bestämmelse om att en kommun får träffa avtal med en annan kommun om att uppgifter som hänger samman med hanteringen av felparkeringsavgifter och parkeringsövervakning helt eller delvis skall utföras av den andra kommunen. Genom ett sådant avtal får en kommun tillhandahålla tjänster åt en annan kommun.

Flyttning och klampning

Utredningen föreslår att ett parkerat fordon får flyttas redan efter tre dygn, i stället för nuvarande sju dygn, om övriga förutsättningar är uppfyllda. Utredningen föreslår även att det införs en möjlighet till s.k. klampning av fordon. Med klampning avses att använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordon's hjul. Det skall endast vara tillåtet att klampa ett fordon som tillhör en person som har ett stort antal obetalda felparkeringsavgifter, dvs. en s.k. notorisk parkeringssyndare. Utredningen föreslår dock den speciella regeln för klampning att en klampning inte skall behöva upphävas förrän kostnaden för klampningen samt klara och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig den aktuella markägaren eller kommunen betalats.

Trafikkontorets synpunkter

Sammanfattande synpunkter

Trafikkontoret är starkt kritisk till flera av de förslag som utredningen lagt fram i sitt betänkande. Framst gäller detta förslaget om ett enhetligt sanktionssystem och inrättandet av en utomrättslig parkeringsnämnd samt att kommunerna skall ta över Vägverkets ansvar för hanteringen av felparkeringsavgifter. Vid de kontakter som utredaren haft med kontoret under utredningens gång har kontoret påpekat att dagens hantering av felparkeringsavgifter inom det offentlighetsliga systemet fungerar väl. Snarare är det väl så att bristerna i dag finns inom det civilrättsliga systemet som det avspeglas i den kritik mot hur bilisterna behandlas där. Utredningen har visserligen berört detta men kommit med förvånansvärt få förslag. Kontoret saknar också bristen på initiativ till förslag hur miljöfordon m.fl. ska kunna särbehandlas.

Särskilda yttranden har avlämnats av två av experterna i utredningen. Ett från trafikingenjören Lars Ahlman, Sveriges Kommuner och Landsting och ett från Åke Svedberg, tidigare trafikingenjör på Vägverket med lång erfarenhet av trafiklagstiftning. I Bilagorna 2. och 3. redovisas de båda yttrandena. Trafikkontoret instämmer helt i den kritik som där framförts mot betänkandet.

Särskilda synpunkter

Några grundläggande rättsliga frågeställningar, miljöfordon m.m.

Utredningen har valt att inte föreslå några förändringar i den grundläggande rättsliga åtskillnaden mellan parkering på gatumark och tomtmark och att det är utredningens bedömning att den s.k. avgiftslagen bör behållas. Inte heller finner utredningen tillräckliga skäl att föreslå några ändringar vad gäller möjligheterna att i denna lag särbehandla miljöbilar och bilar som ingår i bilpooler. Trafikkontoret anser att den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att de kommuner som så önskar själva får bestämma huruvida miljöbilar ska ha

differentierad avgift eller ej. Bäst vore att en ny parkeringslagstiftning aktivt erbjuder möjligheten att införa avgiftsbefrielse/parkeringsförmåner för miljöbilar respektive bilpoolsbilar, så att denna åtgärd kan användas i den stad/kommun där behovet och viljan finns. På så sätt skulle dagens otydligheter i lagstiftningen försvinna. Utredningen borde ha tagit initiativ till de författningsändringar som behövs för detta.

Ett enhetligt sanktionssystem

Trafikkontoret delar inte utredningens uppfattning om ett enhetligt sanktionssystem och förordar att nuvarande ordning med två system – det offentligrättsliga och det civilrättsliga bibehålls. Överträdelser av bestämmelser som bygger på offentligrättsliga principer och som tillkommit för att tillgodose säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i trafiken, är inte lämpliga att beivra i ett civilrättsligt system. Detta bör även kunna ske i en gemensam lag där alla parkeringsregler inklusive fordonsflyttning inryms för en lättare åtkomst för alla.

Polisens roll

Dagens hantering av felparkeringsavgifter i det offentligrättsliga systemet fungerar väl. Kontoret anser att polisens roll som överklagningsmyndighet bör kvarstå. Ur rättsäkerhetssynpunkt garanterar detta att den enskilde får sin invändning opartiskt prövad. Det finns en risk om kommunen tillåts att överpröva sina egna åtgärder. Vad avser uppenbara fel, antingen det rör sig om skrivfel eller andra orsaker och som inte kräver utredning, är det viktigt att dessa undanröjs så snabbt som möjligt. Kontoret ser det som en förenkling av processen om just detta första steg, där föraren eller ägaren begär rättelse hos polisen, i stället kan handläggas och beslutas direkt av kommunen. Polisen bör också behålla sin rätt att utfärda parkeringsanmärkningar.

Skulle det än dock bli så att polisen mister sina uppgifter i överklagningsprocessen är det kontorets uppfattning att en överprövning vore lämplig enligt förvaltningsrättsliga principer och betrakta utfärdandet av en parkeringsanmärkning som ett kommunalt myndighetsbeslut med möjlighet att överklaga till länsstyrelsen och Vägverket. På samma sätt som i dag sker för andra beslut i kommunerna på trafikområdet vad gäller exempelvis lokala trafikföreskrifter. Kommunen skulle därvid ta över polisens roll i första instans och kunna ge rättelse efter en laglighetsprövning.

Parkeringsnämnden

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden utifrån någon form av skälighetsbedömning ska kunna pröva parkeringsärenden. Tvister om felparkeringsavgifter skall alltså kunna underkastas en utomrättslig prövning på motsvarande sätt som gäller för många andra typer av tvister. Som kontoret angett

tidigare har utfärdandet av parkeringsanmärkningar på gatumark sin grund i säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i trafiken och beslutade i trafikförordningen eller genom lokala trafikföreskrifter. Kontoret anser att det inte finns något utrymme för att medge undantag utom i de fall de allmänna principerna om ansvarsfrihet kan tillämpas.

Vägverkets roll

Utredningen föreslår att indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter skall överföras till kommunerna och att avgifterna i fortsättningen får drivas in i enlighet med det förfarande som gäller vid vanliga civilrättsliga fordringar och inte som i dag som ett allmänt mål. Kontoret anser det olyckligt att ersätta dagens väl fungerande system med ett, där varje kommun behöver bygga upp ett eget sådant.

Det har framförts kritik mot att felparkeringsavgiften skall betalas in även om man bestrider en parkeringsanmärkning. Den omedelbara betalningsskyldigheten infördes i samband med den ännu gällande felparkeringslagstiftningen 1977 och utgjorde en del av ett förenklat system att komma till rätta med brister i uppföljningen av utfärdade parkeringsanmärkningar. Allt för många fordonsägare vägrade att betala sina parkeringsböter utan i stället bestred dem. Det vore tilltalande att återgå till den gamla ordningen men allt talar för att andelen bestridanden skulle kraftigt öka till förfång för rättsordningen.

Flyttning och klampning

Utredningen föreslår att ett parkerat fordon får flyttas redan efter tre dygn, i stället för nuvarande sju dygn, om övriga förutsättningar är uppfyllda. Kontoret tillstyrker förslaget, vilket ger kommunerna en möjlighet att kunna flytta ett fordon tidigare där omständigheterna så kräver.

Klampning av fordon har alltid varit ett omdiskuterat sätt att komma till rätta med felparkerade fordon. Utredningen föreslår i detta sammanhang att det skall vara tillåtet att klampa ett fordon som tillhör en person som har ett stort antal obetalda felparkeringsavgifter, dvs. en s.k. notorisk parkeringssyndare. Kontoret avvisar förslaget. Regeringen borde istället se övermöjligheten om sådana fordon på motsvarande grunder kunde flyttas i samband med en parkeringsöverträdelse.

I detta sammanhang bör också nämnas att det enligt utredningen saknas skäl att föreslå ändringar vad gäller indrivning av felparkeringsavgifter som utfärdats på utlandsregistrerade fordon. Kontoret är av motsatt uppfattning. Om ett offentligträttsligt system består bör regeringen bättre än tidigare ta ett krafttag för att möjliggöra indrivning av dessa felparkeringsavgifter. Frågan har allt för länge väntat på sin lösning.

Övriga frågor

Utredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av parkeringslagstiftningen. Kontoret anser att utredningen lagt allt för stor kraft på några frågor, vilka dessutom kontoret varit kritiska till och därigenom brustit i att lyfta fram och prioritera de problem som finns på parkeringsområdet. Utredningen borde ha tagit initiativ till ett förstärkt sekretesskydd för parkeringsvakten. Frågor som skjuts på framtiden är tydligare regler för parkering i vägkorsning och nationella regler för parkering av motorcyklar och mopeder. Utredningen har valt att hänskjuta de sistnämnda två frågorna till Vägverket med ytterligare fördröjning som följd.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att trafik- och renhållningsnämnden beslutar som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Slut