



BETÄNKANDE AV PARKERINGSUTREDNINGEN


STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR
SOU 2006:109

Sammanfattning

Uppdraget och utredningens arbete

Utredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Huvudsyftet med översynen har varit att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet på sådant sätt att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna.

I uppdraget har särskilt ingått att beakta dels de tankar som Åklagarutredningen-90 fört fram om att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet som innefattar både den offentligrättsliga och den civilrättsliga parkeringen, dels justitieutskottets uttalande om att sysslor av administrativ karaktär inte bör utföras inom polisorganisationen.

Utredningen har under arbetets gång lagt ner mycket arbete på att ta till sig synpunkter från andra. Bl.a. har utredningen samrått med ett fyrtiotal aktörer inom parkeringsområdet, från vilka utredningen inhämtat förslag och idéer till regelförändringar. Utredningen har valt att fokusera arbetet på att utarbeta ett förslag till ett reformerat sanktionssystem. En förutsättning för det har varit att först behandla vissa grundläggande principiella frågor. Därutöver har utredningen lyft fram vissa andra frågor som ansetts ha särskild betydelse.

Utredningens förslag allmänt

Det har i tidigare utredningar framförts tankar om att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet som innefattar både den offentligrättsliga och den civilrättsliga parkeringen. Utredningen menar dock att vissa skillnader bör bestå. Framför allt kan nämnas att uttaget av parkeringsavgifter även fortsättningsvis bör vila på olika rättsliga grunder. Det kan också nämnas att

utredningens bedömning är att den s.k. kommunala avgiftslagen (KAL) bör behållas. Det finns nämligen risk för att parkeringsavgifter som tas ut enligt en ny lag som ersätter KAL skulle kunna komma att betraktas som skatter, vilket i sin tur skulle innebära att ett kommunalt uttag av avgiften skulle strida mot regeringsformen. På grund av detta är utredningen inte beredd att föreslå att KAL ersätts av ny lagstiftning.

Utredningen har därtill valt att inte föreslå ytterligare undantag i KAL för t.ex. miljöbilar. Utredningen har funnit att parkeringsavgifter inte bör differentieras med anledning av ett fordon's miljöegenskaper eller andra egenskaper som exempelvis dubbdäck. Ytterligare undantag i KAL riskerar att urholka lagens huvudregel om att en kommun får ta ut parkeringsavgifter i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Om det införs alltför många undantag finns risken att de problem som beskrivits i föregående stycke aktualiseras. Utredningen har för övrigt svårt att se varför just ett fordon's miljöegenskaper skall innebära att en fordonsägare särbehandlas.

Däremot har utredningen funnit att de nuvarande sanktions-systemen bör läggas samman till ett enhetligt system, se nedan. Med begreppet sanktionssystem avser utredningen 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. En sådan förändring uppfyller de krav som angetts i föregående avsnitt.

Det har i tidigare sammanhang framförts synpunkten att sysslor av administrativ karaktär inte bör utföras inom polisorganisationen. Utredningen, som delar denna uppfattning, har därvid funnit att polismyndigheterna inte längre skall handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och att polisen inte längre skall utfärda parkeringsanmärkningar. Detta ligger även i linje med utredningens förslag till ett enhetligt sanktionssystem vilande på civilrättslig grund. Därtill är det 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 istället att dessa uppgifter skall utföras av kommunerna. De uppgifter som framför allt blir aktuella för kommunerna att hantera i enlighet med utredningens förslag är således parkerings-

övervakning, indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter. Hur detta närmare skall hanteras organisatoriskt är en fråga som varje enskild kommun får ta ställning till. Dessa nya uppgifter kommer dessutom vara ett frivilligt åtagande för kommunerna.

Utredningen föreslår vidare att Allmänna reklamationsnämnden skall pröva parkeringsärenden. Utredningen har valt att använda namnet Parkeringsnämnden för nämndens prövning av parkeringsärenden.

Utredningen föreslår att det skall bli lättare att flytta felparkerade fordon. Utredningen föreslår även att det införs en möjlighet till s.k. klampning av fordon som tillhör notoriska parkeringssyndare.

Ett enhetligt sanktionssystem

Utredningen föreslår att en ny lag, lagen om felparkering m.m., införs och att lagen skall ersätta fyra nuvarande lagar: lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. samt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Den nya lagen utgör ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar. Den gäller således för såväl felparkering på gatumark (vilket idag framför allt regleras av lagen om felparkeringsavgift) som felparkering på tomtmark (vilket idag framför allt regleras av lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering). Den huvudsakliga sanktionen för felparkering, i vardagligt tal ofta kallat parkeringsböter, benämns felparkeringsavgift. Därutöver finns även regler om flyttning och klampning av fordon, se nedan. Sanktionssystemet är i huvudsak utformat med det civilrättsliga förfarande som gäller för parkering på tomtmark som förebild.

Av utredningens förslag följer utökade befogenheter för markägare. Markägare får meddela förbud eller andra villkor för parkering i den mån sådant förbud eller villkor inte omfattas av kommunens eller andras föreskrifter. Markägare får dessutom i vissa fall möjlighet att ta ut felparkeringsavgifter i fråga om överträdelser av bl.a. lokala trafikföreskrifter. En viktig förutsätt-

ning för detta är att kommunen inte tar ut felparkeringsavgift för samma överträdelse.

Utredningen föreslår även gemensamma regler för parkeringsvakter. Framför allt kan nämnas att det av utredningens förslag följer att varje parkeringsvakt skall ha genomgått lämplig utbildning för uppgiften och att Vägverket ges ansvaret att närmare reglera utbildningskravet.

De enhetliga reglerna omfattar även möjligheterna till överprövning. Felparkeringsavgifter får i fortsättningen drivas in i enlighet med det förfarande som gäller för vanliga civilrättsliga fordringar och för felparkeringsavgifter som utfärdas enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. Det kommer därför i fortsättningen inte vara möjligt att begära rättelse hos polisen. Det innebär alltså istället att kommuner eller markägare, som vill driva in en felparkeringsavgift som inte betalats 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. Istället gäller – på samma sätt som för andra civilrättsliga fordringar om fordringen är tvistig – att den enskilde tvingas betala felparkeringsavgiften först när det finns ett sådant beslut eller en sådan dom som vunnit laga kraft.

Parkeringsnämnden

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden även skall pröva parkeringsärenden. Utredningen har valt att använda namnet Parkeringsnämnden för nämndens prövning av parkeringsärenden.

Twister om felparkeringsavgifter skall alltså kunna underkastas en utomrättslig prövning på motsvarande sätt som gäller för många andra typer av tvister. En förebild är den norska Parkeringsklagenemda. Med utomrättslig prövning avses i detta hänseende att det är en prövning som inte ersätter en sådan prövning som görs exempelvis i domstol. 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 Parkeringsnämnden finansieras genom en årlig avgift som åläggs alla fordonsägare. Enligt utredningens bedömning bör den årliga avgiften bli omkring 10 kr.

Flyttning och klampning

Utredningen föreslår att ett parkerat fordon får flyttas redan efter tre dygn, istället för nuvarande sju dygn, om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Bestämmelserna om flyttning skall i övrigt gälla som tidigare, vilket bland annat innebär att beslut om flyttning även fortsättningsvis skall fattas av myndigheter och att flyttningsbeslut inte skall kunna överklagas.

Utredningen föreslår 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. Det kan därvid nämnas att det enligt statistik tillgänglig för utredningen framgår att fler än 4 000 personer har restförda felparkeringsskulder om 25 000 kr eller mer.

I princip skall motsvarande regler som gäller för flyttning av fordon även gälla för klampning, vilket bl.a. innebär att beslut om klampning skall fattas av myndigheter och att klampningsbeslut inte skall kunna överklagas. 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.