

Transportstyrelsens författningssamling



Föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m.;

TSFS 2016:[XX]

Utkom från trycket
den xx 2016

VÄGTRAFIK

beslutade den xx 2016.

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 12 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift i frågan om styrelsens föreskrifter (TSFS 2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkning m.m.

dels att 10 och 12 §§ samt bilagan ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två nya paragrafer, 9 a § och 12 a §, av följande lydelse.

9 a § Tidsfristen för betalning av felparkeringsavgiften enligt 9 § 3 ska anges till åtta dagar.

10 § Inbetalning av felparkeringsavgift ska ske till Transportstyrelsens konto för felparkeringsavgifter. Betalning anses ha skett den dag då den har bokförts på kontot.

12 § En inbetalning ska inte avse mer än en parkeringsanmärkning.

Om en inbetalning kan identifieras till en parkeringsanmärkning, men omfattar ett högre belopp än vad felparkeringsavgiften och eventuella tillkommande avgifter avser, återbetalas det överskjutande beloppet snarast till den avgiftsskyldiga. Finner Transportstyrelsen skäl att anta att det överskjutande beloppet var avsett att täcka en annan eller andra felparkeringsavgifter avseende samma fordon och betalningsskyldig, får beloppet avräknas mot denna fordran eller dessa fordringar istället för att återbetalas.

Om Transportstyrelsen kan fastställa att inbetalaren har bättre rätt till det överskjutande beloppet enligt andra stycket än den avgiftsskyldiga, ska beloppet istället återbetalas till eller avräknas till förmån för denna.

12 a § Om felparkeringsavgiften inte är betald inom åtta dagar från utfärdandet, bör Transportstyrelsen snarast skicka en erinran om betalningsansvaret, som ska vara betald inom tjugo dagar från dess utfärdande. Om betalning inte har skett inom dessa tjugo dagar, ska

TSFS 2016:

Transportstyrelsen skicka ett åläggande med påförd dröjsmålsavgift, som ska vara betald inom tjugo dagar från dess utfärdande. Om betalning inte har skett inom dessa tjugo dagar, ska ärendet överlämnas till Kronofogdemyndigheten för indrivning.

Om felparkeringsavgiften betalas efter det att dröjsmålsavgiften påförts, ska Transportstyrelsen skicka ett nytt åläggande om att betala enbart dröjsmålsavgiften, som ska vara betald inom tjugo dagar från dess utfärdande.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

1. Denna författning träder i kraft den 1 januari 2017.

2. Till den 31 december 2017 får parkeringsanmärkning meddelas på blankett med beteckning utgåva F 201.104(U10) 13.02 eller utgåva G 201.104(U11) 15.01 som har tillhandahållits av Transportstyrelsen innan den 1 januari 2017.

På Transportstyrelsens vägnar

MARIA ÅGREN

Martin Starsmark
(Skatte- och avgiftsavdelningen)

Bilaga. Slag av överträdelse

Överträdelse av bestämmelser i trafikförordningen (1998:1276)

Stannat eller parkerat fordon

- 01 på allmän plats inom tätbebyggt område som är terräng (3 kap. 48 §)
- 02 på gång- eller cykelbana (3 kap. 48 §)
- 03 mot färdriktningen (3 kap. 52 §)
- 04 på eller inom ett avstånd av 10 m före ett övergångsställe, en cykelpassage eller en cykelöverfart (3 kap. 53 §)
- 05 i en vägkorsning eller inom 10 m från korsande körbanas närmaste ytterkant (3 kap. 53 §)
- 06 i ett körfält eller en körbana för fordon i linjetrafik m.fl. (3 kap. 53 §)
- 07 för annat ändamål än på- eller avstigning på hållplats, ändamålsplats eller laddplats (3 kap. 54 §)
- 08 för annat ändamål än på- eller avstigning på plats avsedd för viss trafikantgrupp eller visst fordonsslag (3 kap. 54 §)
- 09 enligt antecknad överträdelse

Parkerat fordon

- 20 med något hjul utanför en uppställningsplats eller annan markering (3 kap. 49 §)
- 21 längre tid än 24 timmar i följd på vardagar, utom vardag före sön- och helgdag (3 kap. 49 a §)
- 22 utan att giltig parkeringsbiljett eller motsvarande är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
- 23 utan att tiden på parkeringsskiva eller motsvarande har ställts in enligt 3 kap. 49 a § eller utan att angivelsen är synlig och läsbar (3 kap. 49 a §)
- 24 framför infart till fastighet eller så att fordonstrafik till eller från fastigheten väsentligen försvåras (3 kap. 55 §)
- 25 på en huvudled (3 kap. 55 §)
- 26 på en gågata eller i ett gångfartsområde (8 kap. 1 §)
- 27 enligt antecknad överträdelse

Överträdelse av särskilda trafikregler i lokala trafikföreskrifter eller i föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276)

Stannat eller parkerat fordon

- 30 inom område där fordon inte får stannas eller parkeras
- 31 på plats där fordon inte får stannas eller parkeras
- 33 enligt antecknad överträdelse

Parkerat fordon

- 34 inom område där fordon inte får parkeras
- 35 på plats där fordon inte får parkeras
- 37 på fel sida av vägen enligt bestämmelser om datumparkering
- 38 längre än tillåten tid

TSFS 2016:

Bilaga

- 39 utan att visa att avgift eller motsvarande är betald
- 41 utan att parkeringsskiva eller motsvarande har använts
- 42 enligt antecknad överträdelse

Konsekvensutredning – Uppdatering av föreskrift (TSFS 2012:115) om meddelande av parkeringsanmärkningar m.m.

Huvudanledningen till översynen är behovet av förändringar i bilagan med överträdelsekoder till föreskriften. Dessa föreslagna förändringar har redan remitterats en gång. Vid översynen uppstod dock ett behov av att ändra och lägga till vissa bestämmelser som rör myndighetens hantering av betalningsuppföljningen av felparkeringsavgifter. Förändringarna avser förtydliga betalningsreglerna för felparkeringsavgifterna och en ändring i principerna för återbetalning. Det är i första hand dessa förändringar denna konsekvensutredning avser behandla.

1 Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

1.1 Bakgrund

Arbetet med förändringen av föreskriften påbörjades redan 2013. Huvudanledningen till att arbetet inleddes var att bilagan till föreskriften, med överträdelsekoderna, behövde uppdateras. Arbetet slutfördes under inledning av 2015 varvid materialet skickades på remiss till berörda.

När materialet sedan skulle slutbearbetas inom myndigheten visade det sig emellertid att förändringarna inte var tillfyllest. Ytterligare förändringar är nödvändiga, varför myndigheten nu väljer den något ovanliga hanteringen att åter skicka materialet på remiss med ett nytt förslag avseende ändringar i återbetalningsreglerna vid ett eventuellt överskott av en inbetalning. För att inte ytterligare förvilla läsaren har myndigheten valt att skicka samtliga förändringar på remiss ytterligare en gång. Detta är alltså hela förslaget, även om huvuddelen redan har remissbehandlats en gång.

Inom ramen för detta förslag föreslås inga ytterligare förändringar av bilagan till föreskriften. Bilagan har tidigare varit föremål för ingående diskussioner. De förändringar som föreslås avser att förtydliga de olika punktsatserna ytterligare. Transportstyrelsens anser att det är en fördel rättssäkerhetsmässigt att ha punktsatser till bilagan mer tydligt uppdelade eftersom de vid ett senare skede kan bli föremål för tolkning i domstol. Den enskilde bör vägledas till rätt bestämmelse för att själv kunna bedöma vilken bestämmelse som anses ha överträtts. Enligt vår bedömning är därför uppdelningen i å ena sidan trafikförordningen och å andra sidan lokala

trafikföreskrifter eller föreskrifter enligt 10 kap. 14 § trafikförordningen motiverad. Förändringarna av bilagan medför inga förändringar i sak.

Vidare innehöll tidigare remissunderlag förslag till några mindre förändringar av befintlig text samt två kompletterande paragrafer med avsikt att förtydliga betalningshanteringen vid Transportstyrelsen.

Tidigare remissunderlag föreslog ett tillägg till 10 §. Denna förändring kvarstår. Tillägget avser att förtydliga betalningstiden för parkeringsanmärkningen. Genom tillägget avser myndigheten att tydliggöra att betalningen inte anses vara genomförd förrän den dag beloppet finns inbetalt på det särskilda kontot för felparkeringsavgifter vid Transportstyrelsen. Detta gäller för alla skatter och avgifter som administreras av Transportstyrelsen.

Vid den tidigare översynen av föreskriften valde myndigheten att lägga till två nya paragrafer, 9 a § och 12 a §, varav den senare omarbetats sedan förra remissrundan. Avsikten med tilläggen är att ytterligare förtydliga betalningsrutinerna. Genom införandet av reglerna avser myndigheten att synliggöra vilka rutiner som myndigheten följer vid uppdraget att administrera betalningsuppföljningen av parkeringsanmärkningarna. Skrivningen avser att tydliggöra vilka tidsfrister som gäller vid inbetalning, påminnelser och senare även restföring.

Dagens remissmaterial avser nya förändringar av 12 och 12 a §§.

1.2 Problemet och vad som ska uppnås

Det har visat sig att myndigheten har att hantera stora mängder dubbelt inbetalda parkeringsanmärkningar. Att utreda vem som gjort varje enskild betalning är ett tidskrävande arbete som inte går att automatisera. En omfattande manuell hantering innebär också en ökad risk för fel orsakade av den mänskliga faktorn. Dessutom har ordningen att betala tillbaka dubbelbetalningar till den icke-avgiftsskyldiga inbetalaren visats sig medföra orimliga konsekvenser för företag med större fordonsparker som brukas av ett större kollektiv av förare, såsom hyrbildföretag. Transportstyrelsen har därför valt att formulera om 12 § så att huvudregeln blir att återbetalningar ska gå till den avgiftsskyldiga, istället för till inbetalaren. Det är den som äger fordonet vid parkeringsanmärkningens utfärdande som har det yttersta ansvaret för att parkeringsanmärkningen blir betald. Myndigheten väljer därför att i första hand göra eventuella återbetalningar till den part som kan betala med befriande verkan, såsom rutinen alltid varit när betalningsansvaret för en felparkeringsavgift undanröjts av polisen. Om en annan person brukat fordonet och orsakat parkeringsanmärkningen är

denna solidariskt betalningsansvarig tillsammans med fordonsägaren. Hur dessa parter löser betalningen sinsemellan ska inte myndigheten blanda sig i. Dessutom visar erfarenhet på att den stora majoriteten av dubbelinbetalningar görs av den avgiftsskyldiga fordonsägaren själv eller av någon person i samma hushåll. För en effektiv och förutsebar hantering bör återbetalningar som huvudregel ske till den avgiftsskyldiga. Denna ordning gällde under lång tid, innan den nu gällande föreskriften, och upplevdes fungera tillfredsställande. Den nya formuleringen av 12 § lämnar dock möjlighet att återbetala till annan än den avgiftsskyldiga öppen för de fall då myndigheten i sin hantering av betalningarna kan se att någon annan ska ha tillbaka pengarna. Dessa fall är relativt enkla för myndighetens handläggare att identifiera. Det kan röra fall där OCR-nummer och belopp inte överensstämmer eller där inbetalningen gjorts på en gammal parkeringsanmärkning. Till bestämmelsen har också lagts till ett förtydligande om vad som gäller vid avräkning av överskott mot annan skuld.

Sedan förra remissrundan har bestämmelsen i 12 a § ändrats så att den möjliggör för myndigheten att justera sina rutiner för betalningsuppföljning något, utan att behöva ändra föreskriften, genom att göra formuleringen mer öppen. Den ordning som föreslogs gälla enligt föreskriften har redan tillämpats i drygt ett år och har visats sig innebära ökade kostnader i form av tryck, porto och arbete för myndigheten, vilket på sikt även indirekt kommer att drabba kommunerna. Därför är det nödvändigt att lämna möjligheten att justera rutinerna öppen. En eventuell justering av påminnelsetiderna skulle inte vara till nackdel för någon berörd part.

2 Vilka alternativa lösningar finns och vad blir effekterna om någon reglering inte kommer till stånd?

2.1 Alternativa lösningar

Arbetsgruppen har inga förslag till andra lösningar.

2.2 Effekter om reglering inte kommer till stånd

Tillämpning enligt nu gällande föreskrifter fortsätter som tidigare. Fördelarna med den nya bilagan kommer inte att uppnås. Effektiviseringen av betalningshanteringen hos myndigheten kommer inte heller att uppnås.

3 Samhällsekonomisk analys

Den faktiska parkeringsövervakningen ombesörjs inte av Transportstyrelsen. Inte heller beloppen för överträdelserna beslutas av Transportstyrelsen. Regeringen har angett ramen för vilka belopp som kan komma ifråga för en parkeringsöverträdelse. Transportstyrelsen administrerar parkeringsanmärkningsregistret och hanteringen av betalningsuppföljningen av de parkeringsanmärkningar som beslutas av landets kommuner och polisen.

Dagens förslag avser att förenkla hanteringen kring betalningsuppföljning samt höja förutsägbarheten för de som fått en parkeringsanmärkning. I och med att reglerna enligt bilagan skrivs isär blir det enklare att förstå vilken regel som faktiskt anses ha överträtts.

De föreslagna reglerna avseende betalningsrutinerna avser att förenkla och effektivisera både myndighetens rutiner men även rutinerna för de som innehar större fordonsparker. Idag är det många gånger problem att förutse vem som kommer att erhålla en eventuell återbetalning. Detta skapar problem för de fordonsägare som t ex sysslar med biluthyrning. Om en eventuell återbetalning alltid sker till den registrerade fordonsägaren är det redan på förhand klart för t.ex. biluthyraren att en eventuell dubbelbetalning alltid kommer att återbetalas till dem. I de fall ett företag har hyrt ut en bil och föraren har ådragit sig en parkeringsanmärkning som sedan inte betalas på ett korrekt sätt kommer en eventuell påminnelse att skickas till den registrerade fordonsägaren. I de flesta fallen betalar fordonsägaren vid påminnelsen eftersom de vill undvika restföring. I den situationen är det en klar fördel för fordonsägaren att veta att en eventuell återbetalning alltid kommer den registrerade fordonsägaren till del och inte en eventuell annan inbetalare. I det fallet kan företaget betala in beloppet och även samtidigt kräva föraren på beloppet.

En ytterligare fördel med återbetalning till den registrerade fordonsägaren är att myndighetens betalningsutredningar avsevärt kan minska. Uppgifterna om bilens registrerade fordonsägare finns i vägtrafikregistret. Det är därmed på förhand bestämt vart en eventuell återbetalning ska skickas. Administrationen av ärendet minskar avsevärt med en sådan hantering. Förslaget förväntas därmed resultera i en effektivare användning av skattemedlen.

De föreslagna förändringarna bedöms vara till fördel främst för de som innehar större fordonsparker. Tidsåtgången för denna föreslagna hantering är svår att överblicka. Transportstyrelsens bedömning är att utredningarna som nu företas beträffande uteblivna inbetalningar av parkeringsanmärkningar från förarna av de uthyrda fordonen avsevärt kommer att minska. Det innebär i sin tur att den registrerade fordonsägaren slipper ta

kontakt med Transportstyrelsen och kanske även Kronofogden för att eftersöka sin inbetalning. Förändringen bedöms därmed klart vara till de registrerade fordonsägarnas fördel. I övrigt bedöms förändringarna medföra små eller i det närmaste obefintliga samhällsekonomiska effekter.

3.1 Företag

3.1.1 Hur många företag berörs, i vilka branscher är företagen verksamma samt hur stora är företagen?

De som i första bedöms vara berörda av de förändrade reglerna om återbetalning är t ex taxiföretag, åkerier, biluthyrare och övriga företag som innehar större fordonsparker.

Vår bedömning är att knappt hälften av samtliga ärenden avseende betalningsuppföljning vid myndigheten berör företag av olika slag.

Vår bedömning är att t.ex. hyrbilsföretagen lägger avsevärd tid på uppföljning av sina parkeringsärenden. Dagens hantering med återbetalning till inbetalaren gör att många företag måste ta kontakt med Transportstyrelsen för att efterfråga om deras inbetalning är placerad samt vem som kommer att få del av en eventuell återbetalning. En förändring av återbetalningsregeln vid överskottsbetalning skulle gynna den typen av företag. Idag uppfattas myndighetens hantering inte som konsekvent.

3.2 Statens finanser

I och med att Transportstyrelsens administration i samband med hantering av betalningsuppföljningen avsevärt förenklas frigörs tid för andra uppdrag.

Myndigheten hanterar idag ca 4 000-5 000 ärenden per månad. Ungefär hälften av dessa ärenden berör företag i någon form. En återbetalning till inbetalaren tar ca 4 minuter om alla uppgifter är klara och tydliga. En återbetalning till den registrerade fordonsägaren beräknas ta ca 1 minut. Om de föreslagna förändringarna vid återbetalning av en överskottsbetalning förändras så att myndigheten alltid gör sådana återbetalningar till den registrerade fordonsägaren är beräkningen att myndighetens hantering blir ca 3 minuter kortare per ärende. En överslagsberäkning ger i så fall vid handen att ca 1 heltidstjänst kan effektiviseras.

Transportstyrelsens bedömning är även att Polisen kommer att få en enklare hantering vid en förändring av återbetalningsreglerna. Vår bedömning är att om Transportstyrelsens utredningsinsats kan gå snabbare borde antalet

besök och telefonsamtal till Polismyndigheten minska. Denna hantering borde därför gynna även Polisen.

4 Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

De föreslagna föreskrifterna regleras inte av någon EU-rättslig reglering eller andra internationella traktater och behöver inte anmälas till Europeiska kommissionen enligt direktiv 98/34/EG eller direktiv 2006/123/EG. Inte heller någon anmälan behöver göras till WTO:s sekretariat enligt TBT-avtalet.

5 Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?

Transportstyrelsen föreskriver med stöd av 12 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Daniel Granqvist
daniel.granqvist@transportstyrelsen.se

Astrid Edlund
astrid.edlund@transportstyrelsen.se

Martin Starsmark
martin.starsmark@transportstyrelsen.se