



PM 2007: RII (Dnr 314-422/2007)

Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:109) Remiss från Näringsdepartementet

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remiss från Näringsdepartementet angående ett enhetligt sanktionssystem för felparkering överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Mikael Söderlund anför följande.

Ärendet

Parkeringsutredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Huvudsyftet har varit att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet så att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utredningen har fokuserat sitt arbete på att utarbeta ett förslag till ett reformerat sanktionssystem, men har även gjort en del andra överväganden inom området.

Utredningens förslag allmänt

Utredningen har prövat den kommunala avgiftslagen (KAL) men funnit att den bör behållas. I lagens 2 § finns grunderna för kommunernas rätt att ta ut parkeringsavgifter. Utredningen har valt att inte föreslå något undantag i KAL för miljöbilar eller bilpooler.

Polismyndigheten ska inte längre handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och inte heller kunna utfärda parkeringsanmärkningar. I stället är det enligt utredningen naturligt att involvera kommunerna i den efterföljande hanteringen av felparkeringsavgifter. Inte heller ska Vägverket längre svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter. Även denna uppgift föreslås istället kommunerna få utföra. Parkeringsövervakning, indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter kommer enligt utredningen att vara ett frivilligt åtagande för kommunerna.

Ett enhetligt sanktionssystem

Utredningen föreslår att en ny lag, lagen om felparkering m.m., införs och att den ersätter 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 huvudsakliga sanktionen för felparkering benämns felparkeringsavgift och gäller för felparkering på såväl gatumark som tomtmark. Felparkeringsavgifter föreslås i fortsättningen drivas in i enlighet med det förfarande som gäller för vanliga civilrättsliga

fordringar. Det kommer därför i fortsättningen inte vara möjligt att begära rättelse hos polisen. Det innebär att kommuner som vill driva in en felparkeringsavgift som inte betalats i vederbörlig ordning, har att vända sig till kronofogdemyndigheten och/eller tingsrätten. En fordran ska heller inte behöva betalas så länge den är tvistig. Uttaget av parkeringsavgifter föreslås dock fortfarande vila på olika rättsliga grunder, den offentlighetsrättsliga och den civilrättsliga.

Parkeringsnämnd

Allmänna reklamationsnämnden ska även kunna pröva parkeringsärenden, och kallas då parkeringsnämnden. Nämndens ställningstaganden är inte formellt bindande och den som vill fortsätta tvisten i domstol är fri att göra det.

Flyttning och klampning

Ett felparkerat fordon ska, enligt utredningen, få flyttas redan efter tre dygn istället för nuvarande sju dygn. Ett flyttningsbeslut ska fattas av myndigheter och inte kunna överklagas.

Klampning, dvs. mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, ska kunna användas mot s.k. notoriska parkeringssyndare. Även i en sådan åtgärd ska beslut fattas av myndighet och inte kunna överklagas. Klampningen ska inte behöva hävas förrän kostnaden för klampningen samt klara och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig har betalats.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Parkering AB samt stadsdelsnämnderna Farsta, Norrmalm och Hässelby-Vällingby.

Stadsledningskontoret anser att det är tveksamt att bestämmelser som bygger på offentlighetsrättsliga principer och som ska tillgodose säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i trafiken, ska beivras i ett civilrättsligt system. Det ligger både i samhällets och i den enskildes intresse att trafik och parkering fungerar, och det kräver en mer strikt hantering än vad det civilrättsliga systemet kan tillhandahålla.

Förslaget att flytta över ärenden om felparkeringsavgifter från polisen innebär en risk för att den enskilde inte får sin invändning opartiskt prövad, då kommunen skulle överpröva sina egna åtgärder. Stadsledningskontoret finner det tveksamt ur såväl rättssäkerhets- som kostnadssynpunkt att i dag väl fungerande verksamheter hos polismyndigheten respektive Vägverket måste byggas upp på nytt i alla de kommuner där det finns ett behov att reglera parkeringen.

Vidare anser stadsledningskontoret att miljöhänsyn bör väga tungt om möjligheter finns att t.ex. på trafikområdet styra med avgifter. Det är också angeläget att från samhällets sida stimulera övergång till miljövänlig teknik. Kontoret menar därför att KAL bör möjliggöra för kommunerna att genom avgiftsättning främja användningen av miljöbilar.

Slutligen ser stadsledningskontoret positivt på förslaget att möjliggöra flyttning av felparkerade fordon redan efter tre dagar. Däremot kan kontoret inte riktigt se fördelarna med att klampa ett felparkerat fordon jämfört med att flytta det.

Trafik- och renhållningsnämnden 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. Kontoret

saknar också bristen på initiativ till förslag hur miljöfordon m.fl. ska kunna särbehandlas.

Stockholms Parkering AB anser att nuvarande uppdelning med två olika lagstiftningar, en för gatumarksparkering och en för tomtmarksparkering, uppfattas som svårbegriplig för allmänheten även om uppdelningen i och för sig kan motiveras utifrån strikt juridiska grunder. Bolagets grundläggande uppfattning är att de föreslagna förändringarna av regelsystemet innebär en modernisering som är angelägen sett ur ett kundperspektiv. Parkören, som är konsument av parkering, erbjuds genom förslaget en förenkling av nuvarande system vilket möjliggör en större förståelse och acceptans hos den enskilde medborgaren för nödvändiga parkeringsregler.

Nuvarande offentlighetsrättsliga system där kommunen utfärdar felparkeringsavgiften och överklagan skall ske till polisen samtidigt som Vägverket är fordringsägare framstår som otidsenligt med sina fiskala inslag där inbetalning av avgiften skall ske inom tio dagar även i de fall där ett befogat överklagande görs. De långa handläggningstiderna hos polisen och Vägverket för överklaganden och återbetalningar minskar ytterligare allmänhetens förståelse för systemet.

Farsta stadsdelsnämnd anser att ett enhetligt sanktionssystem skulle vara bra och att det förhoppningsvis leder till att förståelsen för regelverket på så sätt kan förbättras. Nämnden anser även att förslaget att Allmänna reklamationsnämnden ska pröva parkeringsärenden är bra. Detta med tanke på dagens situation där fordonsägare tvingas att civilrättsligt söka rättelse vid tvist.

Norrmalms stadsdelsnämnd anser att ett framtida sanktionssystem bör vara utformat så att beviskraven vid tvist uttryckligen ställs högre på den part som upplåter marken.

Hässelby-Vällningby stadsdelsnämnd har inget att erinra mot utredningsförslaget, utan välkomnar att man ämnar förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet på sådant sätt att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna.

Mina synpunkter

Trafiken är stadens blodomlopp och en förutsättning för Stockholms utveckling och tillväxt. En god tillgång till parkeringsplatser ökar stadens tillgänglighet och förbättrar framkomligheten och miljön. Tillsammans ger detta goda förutsättningar för en växande och dynamisk stad.

Förutsättningarna för goda parkeringsmöjligheter i Stockholm bygger på ett bra vägunderhåll, välfungerande väghållning och snöröjning, god stadsplanering samt användarvänliga informationssystem. Majoriteten i stadshuset har redan fattat ett flertal beslut som ska underlätta parkeringsmöjligheterna i Stockholm. Parkeringsvakterna ges utökat ansvar för att agera informatörer/guider, utnyttjade lastplatser ersätts helt eller delvis med parkeringar och skyltsystemet förtydligas. Majoriteten arbetar också för fler vinkelparkeringar samt höjer konsekvent parkeringstalet till 1,0 vid nya exploateringsavtal. De ovan nämnda åtgärderna kommer att vara en stor del i lösningen på stadens parkeringsproblematik. Till detta välkomnar jag intentionerna i näringsdepartementets parkeringsutredning som en del i ledet mot ett förenklat, mer moderniserat och effektivt regelsystem. Jag instämmer dock i stadsledningskontorets synpunkter avseende risker med det föreslagna sanktionssystemet.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remiss från Näringsdepartementet angående ett enhetligt sanktionssystem för felparkering överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 3 maj 2007

MIKAEL SÖDERLUND

Bilaga

Reservationer m.m.

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

ÄRENDET

Parkeringsutredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Huvudsyftet har varit att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet så att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utredningen har fokuserat sitt arbete på att utarbeta ett förslag till ett reformerat sanktionssystem, men har även gjort en del andra överväganden inom området.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Parkering AB samt stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Farsta.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 18 april 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Huvudsyftet med parkeringsutredningen har varit att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. Det måste uppfylla högt ställda krav på rättssäkerhet och vinna förståelse hos vägtrafikanterna. Utredningen föreslår ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar. Det ska vila på civilrättslig grund till skillnad mot dagens system som bygger på offentligrättsliga principer. Polismyndigheten ska i fortsättningen inte handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och Vägverket inte längre svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter. Dessa uppgifter ska istället kommunerna svara för, på frivillig basis. Utredningen finner inga skäl att föreslå några undantag för miljöbilar i den kommunala avgiftslagen (KAL). Utredningen föreslår vidare att ett felparkerat fordon ska kunna flyttas redan efter tre dygn istället för nuvarande sju. Klampning, mekanisk låsning av hjulen, ska kunna användas mot s.k. notoriska parkeringssyndare.

Stadsledningskontoret menar att det är tveksamt att bestämmelser som bygger på offentligrättsliga principer och som ska tillgodose säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i trafiken, ska beivras i ett civilrättsligt system. Det ligger både i samhällets och i den enskildes intresse att trafik och parkering fungerar, och det kräver en mer strikt hantering än vad det civilrättsliga systemet kan tillhandahållas. Till detta kan läggas att i det offentligrättsliga systemet får den enskilde sin sak prövad utan kostnad. Det ger en högre grad av rättssäkerhet, då många sannolikt skulle dra sig för att driva en rättsprocess, där man får betala hela rättegångskostnaden själv vid förlust.

Förslaget att flytta över ärenden om felparkeringsavgifter från polisen innebär en risk för att den enskilde inte får sin invändning opartiskt prövad, då kommunen skulle överpröva sina egna åtgärder. Stadsledningskontoret finner det tveksamt ur såväl rättssäkerhets- som kostnadssynpunkt att i dag väl fungerande verksamheter hos polismyndigheten respektive Vägverket måste byggas upp på nytt i alla de kommuner där det finns ett behov att reglera parkeringen.

Stadsledningskontoret anser att miljöhänsyn bör väga tungt om möjligheter finns att t.ex. på trafikområdet styra med avgifter. Det är också angeläget att från samhällets sida stimulera övergång till miljövänlig teknik. Kontoret menar därför att KAL bör möjliggöra för kommunerna att genom avgiftsättning främja användningen av miljöbilar.

Stadsledningskontoret ser positivt på förslaget att möjliggöra flyttning av felparkerade fordon redan efter tre dagar. Däremot kan kontoret inte riktigt se fördelarna med att klampa ett felparkerat fordon jämfört med att flytta det.

Bakgrund

Näringsdepartementet har gett Stockholms stad tillfälle att senast den 15 maj 2007 yttra sig över Parkeringsutredningens betänkande Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering (SOU 2006:19).

Ärendet

Parkeringsutredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Huvudsyftet har varit att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet så att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Utredningen har fokuserat sitt arbete på att utarbeta ett förslag till ett reformerat sanktionssystem, men har även gjort en del andra överväganden inom området.

Utredningens förslag allmänt

Utredningen har prövat den kommunala avgiftslagen (KAL) men funnit att den bör behållas. I lagens 2 § finns grunderna för kommunernas rätt att ta ut parkeringsavgifter. Utredningen har valt att inte föreslå något undantag i KAL för miljöbilar eller bilpooler.

Polismyndigheten ska inte längre handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och inte heller kunna utfärda parkeringsanmärkningar. I stället är det enligt utredningen naturligt att involvera kommunerna i den efterföljande hanteringen av felparkeringsavgifter. Inte heller ska Vägverket längre svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter. Även denna uppgift föreslås istället kommunerna få utföra. Parkeringsövervakning, indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter kommer enligt utredningen att vara ett frivilligt åtagande för kommunerna.

Ett enhetligt sanktionssystem

Utredningen föreslår att en ny lag, lagen om felparkering m.m., införs och att den ersätter 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 huvudsakliga sanktionen för felparkering benämns felparkeringsavgift och gäller för felparkering på såväl gatumark som tomtmark. Felparkeringsavgifter föreslås i fortsättningen drivas in i enlighet med det förfarande som gäller för vanliga civilrättsliga fordringar. Det kommer därför i fortsättningen inte vara möjligt att begära rättelse hos polisen. Det innebär att kommuner som vill driva in en felparkeringsavgift som inte betalats i vederbörlig ordning, har att vända sig till kronofogdemyndigheten och/eller tingsrätten. En fordran ska heller inte behöva betalas så länge den är tvistig. Uttaget av parkeringsavgifter föreslås dock fortfarande vila på olika rättsliga grunder, den offentlighetsrättsliga och den civilrättsliga.

Parkeringsnämnd

Allmänna reklamationsnämnden ska även kunna pröva parkeringsärenden, och kallas då parkeringsnämnden. Nämndens ställningstaganden är inte formellt bindande och den som vill fortsätta tvisten i domstol är fri att göra det.

Flyttning och klampning

Ett felparkerat fordon ska, enligt utredningen, få flyttas redan efter tre dygn istället för nuvarande sju dygn. Ett flyttningsbeslut ska fattas av myndigheter och inte kunna överklagas.

Klampning, dvs. mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordons hjul, ska kunna användas mot s.k. notoriska parkeringssyndare. Även i en sådan åtgärd ska beslut fattas av myndighet och inte kunna överklagas. Klampningen ska inte behöva hävas förrän kostnaden för klampningen samt klara och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig har betalats.

Ärendets beredning

Ärendet har inom staden remitterats till trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stadshus AB samt till stadsdelsnämnderna Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Farsta. Inom stadsledningskontoret har ärendet beretts av finansavdelningen i samarbete med juridiska avdelningen.

Stadsledningskontorets synpunkter

Dagens trafiksituation, inte minst i större tätorter och storstäder, kräver att stannande och parkering av fordon regleras och övervakas. Det är nödvändigt av säkerhetsskäl, men också för framkomligheten vid t.ex. snöröjning och renhållning. Det är samtidigt angeläget att lagstiftning och annan reglering på området är begriplig och utformad så att den vinner acceptans hos trafikanterna.

Genom åren har parkeringslagstiftningen och hanteringen av parkeringsfrågor utretts och diskuterats i åtskilliga utredningar och rapporter. Parkeringsutredningen är den senaste, men lär inte bli den sista. Utredningens uppdrag har varit att ta fram förslag för att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet så att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna.

Ett enhetligt sanktionssystem

Utredningen föreslår en reformering av sanktionssystemet, dvs. den icke straffrättsliga reglering som anger grunderna för beivrande av felparkering. Dagens lagstiftning innebär en uppdelning, dels med offentlighetsgrunden som grund (lagen om felparkeringsavgift) och dels en civilrättslig grund (lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering). Det nya systemet föreslås bli utformat enligt de regler som gäller för det civilrättsliga området.

Stadsledningskontoret menar att det är tveksamt att bestämmelser som bygger på offentlighetsrättsliga principer och som ska tillgodose säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet i trafiken, ska beivras i ett civilrättsligt system. I likhet med Sveriges Kommuner och Landstings representant i utredningen anser stadsledningskontoret att parkeringsanmärkningar, som kan betraktas som en form av straffavgift, har offentlighetsrättslig karaktär och att de därför bör behandlas i enlighet med den offentlighetsrättsliga proceduren. Bestämmelser om parkering och avgifter beslutas i sedvanlig demokratisk ordning, vilket borgar för insyn, rimlighet och säkerhet. Merparten av de parkeringsanmärkningar som utfärdas av kommunerna gäller säkerhet, framkomlighet och tillgänglighet. För parkering på tomtmark, som har civilrättslig karaktär, finns inte motsvarande samhälleliga insyn och prövning. Det finns ett allmänt behov av att trafik och parkering fungerar, det ligger i både samhällets och den enskilde trafikantens intresse, och detta kräver en mer strikt hantering än vad det civilrättsliga systemet kan tillhandahålla.

Ett ytterligare skäl för att behålla hanteringen av parkeringsavgifter på offentlighetsrättslig grund är att i detta system får den enskilde sin sak prövad utan kostnad, vilket innebär en hög rättssäkerhet. Många skulle sannolikt dra sig för att driva en rättsprocess, där man får betala hela rättegångskostnaden vid en eventuell förlust. Det blir billigare och enklare att betala den kontrollavgift som avkrävs, även om man tycker sig ha rätten på sin sida.

Polisens och Vägverkets roller

Med argumentet att polismyndigheten inte ska utföra sysslor av administrativ karaktär anser utredningen att polisen inte längre ska handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och inte heller utfärda parkeringsanmärkningar. Vägverket ska i fortsättningen inte längre svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter.

Att flytta över handläggningen av ärenden om felparkeringsavgifter från polisen till kommunerna kan, enligt stadsledningskontorets mening, innebära en risk för att den enskilde inte får sin invändning opartiskt prövad, då kommunen skulle överpröva sina egna åtgärder. Att parkeringsövervakning, bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter och indrivning av obetalda avgifter skulle vara ett frivilligt åtagande för kommunerna är för många kommuner en schimär. Utan parkeringsregler och parkeringsövervakning skulle Stockholm, och även mindre städer än Stockholm, inom loppet av några få timmar uppleva ett närmast totalt trafikkaos. Utredningens förslag i dessa delar innebär att i dag väl fungerande verksamheter hos polismyndigheten respektive Vägverket måste byggas upp på nytt i alla de kommuner där det finns ett behov att reglera parkeringen. Stadsledningskontoret finner detta tveksamt ur såväl rättssäkerhets- som kostnadssynpunkt.

Ett övertagande av Vägverkets uppgifter vad gäller uppbörd av felparkeringsavgifter skulle för stadens del bl.a. kräva en utbyggd organisation med kundtjänstmottagning och resurser för hanteringen i övrigt av dessa avgifter. Samtidigt ökar Stockholms stads intäkter något i och med att hela felparkeringsavgiften tillfaller kommunen. Det som framför allt skulle innebära en merkostnad för staden vore att tvingas bygga upp en egen, eller ta över delar av

polismyndighetens, organisation för att hantera överklagningsprocessen.

Förslaget att polisen inte längre ska utfärda parkeringsanmärkningar innebär för mindre kommuner, som kanske inte har någon organisation för parkeringsövervakning, att de tvingas bygga upp en sådan. Det går heller inte att bortse från den preventiva inverkan som dagens system har. Stadsledningskontoret anser att det vore olyckligt att frånhända polisen möjligheten att utfärda parkeringsanmärkningar.

Miljöbilar

Utredningen har valt att inte föreslå undantag för miljöbilar m.m. i KAL. Utredningen framhåller att rättsläget är oklart. Av klimat- och miljöskäl är det enligt stadsledningskontorets uppfattning angeläget att från samhällets sida stimulera övergång till miljövänlig teknik. Så sker också på flera områden, och stadsledningskontoret menar att miljöhänsyn bör väga tungt om möjligheter finns att t.ex. på trafikområdet styra med avgifter. Regeringen har i dagarna infört en rabatt vid inköp av nya miljöbilar. Stadsledningskontoret kan inte se varför det inte skulle vara möjligt att, genom att reglera detta i KAL, också klargöra kommunernas möjligheter att genom avgiftssättning främja användningen av miljöbilar.

Flyttning och klampning

Ett felparkerat fordon får enligt nuvarande bestämmelser flyttas efter sju dygn. Utredningen föreslår att detta ändras till tre dygn, om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Förslaget torde underlätta parkeringssituationen och öka den tillgängliga parkeringsytan för övriga trafikanter. Stadsledningskontoret ser därför positivt på förslaget.

Utöver möjligheten att flytta ett felparkerat fordon föreslår utredningen att myndighetsbeslut ska kunna fattas om klampning av fordon som tillhör s.k. notoriska parkeringssyndare. Klampning innebär att mekaniska anordningar används för att låsa fast ett fordons hjul. Metoden används på andra håll i världen, bl.a. i Storbritannien.

Klampning innebär att fordonet står kvar, kanske under längre tid, på en mindre lämplig plats. Även ett klampat fordon ska dock kunna flyttas. Stadsledningskontoret kan inte riktigt se fördelarna med klampning jämfört med att flytta ett felparkerat fordon. Ett alternativ vore att istället se över möjligheterna att, på motsvarande sätt som föreslås för klampning, kunna kräva betalning av förfallna felparkeringsavgifter i samband med att ett felparkerat fordon flyttas.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 3 april 2007 enligt kontorets förslag:

1. Trafik- och renhållningsnämnden beslutar som svar på remissen till kommunstyrelsen överlämna och återöppna utlåtandet.
2. Nämnden förklarar beslutet omedelbart justerat

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

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.

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 offentlighetsprincipen 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 kontrollavgift 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 offentliga 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 initi-

ativ 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 offentlighetsrättsliga och det civilrättsliga bibehålls. Överträdelse av bestämmelser som bygger på offentlighetsrättsliga 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 offentlighetsrättsliga 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 handläggning 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 trafikför-

ordningen 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 bestri-der 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 parkeringsanmärknin- gar. 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 nu- varande sju dygn, om övriga förutsättningar är uppfyllda. Kontoret tillstyrker förslaget, vil- ket 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 felpar- kerade 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 offentligrättsligt 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 återropa detta tjänsteutlåtande.

Stockholms Parkering

Stockholms Parkerings tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stockholm Parkering har fått rubricerade parkeringsutredning på remiss och vill med utgångspunkt från sitt verksamhetsansvar och sina erfarenheter framföra följande.

Bakgrund till förslaget om ett enhetligt system för felparkering

Förslaget till ett enhetligt system utgår från ett utredningsuppdrag vars huvudsyfte är att förenkla, modernisera och effektivisera regelverket kring parkering. Mot denna bakgrund har utredningen föreslagit ett enhetligt sanktionssystem för den offentligrättsliga och civilrättsliga parkeringen vid felparkering mm.

Nuvarande parkeringslagstiftning och dess sanktionssystem

Den nuvarande parkeringslagstiftningen innehåller två olika lagstiftningar, en för offentligrättslig parkering som reglerar sanktionerna för felparkering på gatemark och en som omfattar sanktionssystemet vid civilrättslig parkering på tomtmark. De båda sanktionssystemen för felparkering innebär två delvis helt olika förfaringssätt beroende på om felparkeringen sker på gatemark eller på tomtmark.

På gatemark utfärdar parkeringsvakten idag en s k felparkeringsavgift som kan variera i storlek beroende på förseelsens art. Det är upp till kommunerna att själva besluta om vilken nivå som ska tillämpas upp till lagstiftningens maximinivå om 1000 kr. I Stockholm tillämpas för närvarande 425 kr då parkeringsavgift ej erlagts, 450 kr vid uppställning mot parkeringsförbud och 700 kr vid stoppförbud, på handikapplats, på gångbana samt i kollektivkörfält.

Bilisten har därefter tio dagar på sig att betala avgiften oavsett om han/hon anser att den är riktigt utfärdad eller ej. Vägverket är fordringsägare och ombesörjer uppbörd av avgiften. Först därefter kan bilisten överklaga till polisen som utreder om avgiften är riktigt utfärdad eller ej varefter återbetalning kan ske om bilisten ges rätt. Om bilisten inte får avgiften avskrivna hos polisen och fortfarande är missnöjd med beslutet finns möjlighet att gå vidare till allmän domstol för att slutligt avgöra ärendet.

För tomtmarksparkering utfärdas en kontrollavgift som i likhet med vad som gäller på gatemark får differentieras efter förseelsens art. Det är upp till markägaren att bestämma vilken avgiftsnivå som ska tillämpas. Beloppen får inte överstiga gällande nivå på intelligen-

gande gatumark för motsvarande förseelse. Dock får inte bestämmelsen för stoppförbud tillämpas på tomt-mark. Det normala är att avgiftsnivåerna på gatumark och tomtmark är lika.

Vid tomtmarksparkering är markägaren fordringsägare och ansvarar för att tillhandahålla en kundtjänst dit bilisten kan vända sig för att överklaga kontrollavgiften. Bilisten behöver inte betala in avgiften i förskott utan det normala är att ärendet "vilandeförklaras" till dess markägaren tagit ställning till om överklagandet kan godkännas eller ej. Om bilisten inte är nöjd med beskedet finns i likhet med vad som gäller för gatumarksparkering möjlighet att gå vidare till allmän domstol för att få ärendet prövat. Avgiften behöver inte betalas förrän ärendet är slutligt avgjort.

På tomtmark gäller bestämmelsen att fordon inte får flyttas förrän efter sju dagar.

Det nya sanktionssystemets huvudsakliga innehåll

Det föreslagna sanktionssystemet är i huvudsak utformat enligt de regler som i dag gäller för felparkering inom det civilrättsliga området, dvs tomtmarksparkering. Förslaget innebär att en bilist som i framtiden vill överklaga en felparkeringsavgift vänder sig till den kommun eller markägare som har beslutat om bestämmelsen och sedan låtit utfärda avgiften istället för till polisen. Utfärdaren handlägger överklagandet och i de fall avgiften inte undanröjs finns möjlighet för parkören att utomrättsligt pröva tvisten i en särskild nyinrättad klagonämnd. I sista hand finns samma möjlighet som idag att gå vidare till allmän domstol på samma sätt som idag gäller för tomtmarksparkering.

Kommunerna föreslås även bli fordringsägare till avgiften i stället för Vägverket.

För fordonsflyttningen föreslås att ett felparkerat fordon får flyttas redan efter tre dygn mot nuvarande sju dygn.

Utredningen innehåller även förslag till "klampning" av felparkerade bilar som tillhör notoriska felparkerare med stora parkeringsskulder samt krav på ökad utbildning för parkeringsvakter som arbetar på tomtmark.

Stockholm Parkerings synpunkter på utredningens förslag

Allmänna synpunkter

Nuvarande uppdelning med två olika lagstiftningar, en för gatumarksparkering och en för tomtmarksparkering, framstår enligt bolagets uppfattning som svårbegriplig för allmänheten även om uppdelningen i och för sig kan motiveras utifrån strikt juridiska grunder.

Bolagets grundläggande uppfattning är att de föreslagna förändringarna av regelsystemet innebär en modernisering som är angelägen sett ur ett kundperspektiv. Parkören, som är konsument av parkering, erbjuds genom förslaget en förenkling av nuvarande system vilket möjliggör en större förståelse och acceptans hos den enskilde medborgaren för nödvändiga parkeringsregler.

Nuvarande offentligt rättsliga system där kommunen utfärdar felparkeringsavgiften och överklagan skall ske till polisen samtidigt som Vägverket är fordringsägare framstår som otidsenligt med sina fiskala inslag där inbetalning av avgiften skall ske inom tio dagar även i de fall där ett befogat överklagande görs. De långa handläggningstiderna hos polisen och Vägverket för överklaganden och återbetalningar minskar ytterligare allmänhetens förståelse för systemet.

Handläggningsansvar för överklaganden av felparkeringsavgifter

Förslaget innebär att det kommer att åligga varje kommun att bestämma om och hur parkeringsövervakning på offentlig plats skall ske och hur överklaganden ska handläggas inom kommunen. Kommunen blir också fordringsägare istället för Vägverket och polisen befrias från uppgiften att administrera parkeringsöverklaganden vilket innebär att polisen mer kan renodla sina brottsbekämpande insatser.

Bolaget delar utredningens uppfattning att kommunerna själva, i likhet med vad som för närvarande gäller för markägaren vid civilrättslig parkering, skall svara för handläggning av överklaganden av felparkeringsavgifter då deras lokalkännedom torde innebära att mer korrekta och snabba besked kan lämnas till de bilister som överklagar eller vill informera sig om vilka regler som gäller på viss plats.

Det kan synas som en rättsosäkerhet att samma organisation som utfärdar felparkeringsav-

giften även hanterat överklaganden men enligt bolagets långa erfarenhet av ett sådant förfarings sätt så är detta inget problem med tillgång till en väl organiserad och kompetent kundservice.

Rättsäkerheten får ändå anses betryggande om makuleringar av felparkeringsavgifter följer interna rutinföreskrifter som kräver attest i efterhand. Man får inte heller glömma bort att möjlighet alltid finns för båda parter att föra ärendet vidare till prövning hos Klagonämnden och/eller i allmän domstol enligt den nuvarande civilrättsliga processen för tomtmarksparkering.

I likhet med utredningen anser bolaget att det är positivt att möjligheterna till skälighetsbedömningar blir större vid felparkeringar på gatumark om exempelvis styrkt sjukdom hos bilföraren föreligger såsom idag är fallet på tomtmark.

En kommunal "klagomur" kan inledningsvis uppfatta det som besvärande att behöva möta besvikna och missnöjda bilägare som fått felparkeringsavgifter i stället för att som hittills kunna hänvisa dem till polisen. Bolagets mångåriga erfarenhet av dagliga kundkontakter pekar dock snarare på att ett vänligt och professionellt bemötande med välutbildad personal i de allra flesta fall gör att ärendehantering löper snabbt och friktionsfritt samt skapar förståelse hos allmänheten.

Klagonämnd

En opartisk Klagonämnd enligt norsk förebild förslås också i utredningen.

Det är något oklart vilken roll en sådan nämnd skall ha men givetvis finns det många bilister som gärna vill se en möjlighet till utomrättslig prövning av sitt ärende. En formell rättegång i domstol kan upplevas som obekvämt för den som inte är van vid att uppträda i såna sammanhang och nämnden kan få en viktig funktion ur kundperspektiv i likhet med vad som gäller för Allmänna Reklamationsnämnden. Ett utslag från nämnden avses bli en rekommendation som kan följas av sedvanlig rättslig prövning i domstol om någon av parterna så begär.

Det framgår enligt utredningen att Klagonämnden bör vara partssammansatt med representanter för olika branschorganisationer såsom för kommuner, parkeringsbolag och trafikantorganisationer. Bolaget delar denna uppfattning.

För kommuner och parkeringsbolag som är medlemmar i den nationella branschorganisationen Svepark kan man förvänta sig att nämndens beslut accepteras även om det går dem emot.

Enhetliga parkeringsregler

Nuvarande civilrättsliga parkeringslagstiftning ger inte möjlighet att påbjuda stannandeförbud utan endast parkering kan förbjudas på tomtmark. Utredningen ger möjlighet för en markägare att från kommunen få utfärdat ett stannandeförbud på tomtmark genom lokal trafikföreskrift som markägaren sedan kan övervaka vilket enligt bolagets uppfattning är en fördel.

Fordonsflyttning och klampning

Utredningens förslag att ett felparkerat fordon kan flyttas redan efter tre dygn är bra eftersom dagens sjudygnregel av allmänheten stundtals tolkas som passivitet och ointresse från den flyttande myndighetens sida. Det ligger självklart även i markägarens intresse att snabbt kunna få bort exempelvis skrotbilar från sin mark.

Från utredningens sida föreslås även möjlighet till s.k. klampning, d.v.s. möjlighet att med mekanisk anordning låsa fast ett fordon's hjul såväl på gatumark som på tomtmark. Metoden föreslås få tillämpas av myndighet när det gäller s.k. notoriska parkeringssyndare vilket är bra. Utredaren har noterat att det finns ca 4 000 bilägare i landet som har restfördä parkeringsskulder på 25 000 kronor eller mer. Metoden är enligt bolagets uppfattning väl värd att pröva då problemet även finns på tomtmark.

Utbildning

Bolaget är avslutningsvis positivt inställt till förslaget om ett ökat utbildningskrav på parkeringsvakter som arbetar på tomtmark. En god utbildning ger bättre kvalitet i arbetet och ökar möjligheterna till ett mer informativt och konfliktbefriat bemötande av parkeringskunderna.

Farsta stadsdelsnämnd

Farsta stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 22 mars enligt förvaltningens förslag:

Farsta stadsdelsnämnd beslutar att som svar på remissen överlämna och åberopa stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande.

Farsta stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Ärendets beredning

Detta ärende är berett inom förvaltningens kansli, teknik & miljöenheten.

Bakgrund

Staden har för yttrande erhållit betänkande gällande ett enhetligt sanktionssystem för felparkering från näringsdepartementet. Inom staden har remissen sänts till Trafiknämnden, S-Hus AB samt stadsdelarna Hässelby-Vällingby, Norrmalm och Farsta.

Utredningen har bedrivits med uppdraget att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet i syfte att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet. utredningen föreslår bland annat att:

- ingen differentiering av parkeringsavgifter med anledning av ett fordons miljöegenskaper.
- polismyndigheten inta skall handlägga ärenden gällande felparkeringsavgifter samt inte utfärda parkeringsanmärkningar. Utredningen föreslår att detta i större utsträckning kan skötas av kommunerna.
- Allmänna reklamationsnämnden skall pröva parkeringsärenden.
- det skall bli lättare att flytta fordon samt införa möjligheten till s.k. klampning av fordon som tillhör notoriska felparkerare.
- en ny lag införs, som ersätter de fyra lagar som reglerar parkering. Den nya lagen utgör ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar.

Förvaltningens synpunkter

Dagens regelverk för parkering upplevs av många som förvirrande. Inte minst med tanke på de olikheter som finns mellan privata och kommunala parkeringar. Förvaltningen anser att ett enhetligt sanktionssystem skulle vara bra och att det förhoppningsvis leder till att förståelsen för regelverket på så sätt kan förbättras.

Förvaltningen anser även att förslaget att Allmänna reklamationsnämnden ska pröva parkeringsärenden är bra. Detta med tanke på dagens situation där fordonsägare tvingas att civilrättsligt söka rättelse vid tvist. En anmälan till Allmänna reklamationsnämnden upplevs troligtvis som enklare och mindre byråkratisk av många.

I övrigt har förvaltningen inga synpunkter

Norrmalms stadsdelsnämnd

Norrmalms stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 15 mars 2007 enligt följande:

1. Stadsdelsförvaltningens förslag till yttrande godkänns.
2. Ett framtida sanktionssystem utformas så att beviskraven ställs högre än vad utredningen föreslår, på den part som upplåter marken.
3. Stadsdelsnämnden anför därutöver följande:

Utredningen föreslår att felparkeringsärenden ska behandlas i enlighet med civilrättsliga principer. En utfärdad parkeringsavgift ska alltså ses som en fordran från kommunen eller annan markägare riktad mot innehavaren av ett fordon. Vid tvist kommer i normalfallet en näringsidkare, som dessutom haft möjlighet att självständigt besluta om avtalsvillkoren, att stå mot en privatperson. I sådana fall finns det anledning att i lag ställa särskilda krav på näringsidkaren.

Till skillnad från vad utredningen föreslår, bör vid prövning av ärenden i Parkeringsnämnden ställas särskilda krav på kommunen eller markägaren att kunna styrka sin fordran. Markägaren bör t.ex. kunna visa att den som man anser har parkerat fel haft teknisk möjlighet att betala och erhålla bevis på betalningen vid det aktuella tillfället. Att som utredningen peka ut bristande underlag från fordonsägaren som en grund för Parkeringsnämnden att avvisa ett ärende är att lägga bevisbördan på fel part.

Ett framtida sanktionssystem bör vara utformat så att beviskraven vid tvist uttryckligen ställs högre på den part som upplåter marken.

Särskilt uttalande gjordes av Ledamoten Yildiz Kafkas (mp), *bilaga 1*.

Norrmalms stadsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 13 februari 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av Parkeringsutredningens slutbetänkande ”Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering” Utredningens syfte har varit att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet för att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet.

Förvaltningen tror att ett enhetligt sanktionssystem som upplevs rättvist och logiskt av bilisterna kan leda till en större efterlevnad av parkeringsreglerna. Förvaltningen är därför positiv till flera av utredningens förslag, dock inte till förslaget om att inte tillåta undantag i lagstiftningen för miljöbilar. Förvaltningen anser att lagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar ska ha differentierad avgift eller ej.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsmiljöavdelningen.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 16 december 2004 att tillsätta en utredning, Parkeringsutredningen, för att genomföra en översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och föreslå nödvändiga regleringar.

Stockholms stad har fått Parkeringsutredningens slutbetänkande ”Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering” (SOU 2006:109) på remiss från Näringsdepartementet. Utredningen har inom staden remitterats till bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd för besvarande senast 15 april 2007.

Remissmaterialet är mycket omfattande och bifogas därför inte ärendet. Den som vill ta del av remisshandlingarna kan ta kontakt med nämndsekreterare Gunilla Schedin,

tfn: 508 09 015. Utredningen finns också att hämta på följande webbadress: <http://www.regeringen.se/content/1/c6/07/34/10/a1fb9ee1.pdf>

Sammanfattning av utredningen

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.

Utredningens förslag allmänt

Utredningen har bl.a. tagit ställning till den s.k. kommunala avgiftslagen (KAL) och funnit

att denna bör behållas. Man anser att det finns risk för att parkeringsavgifter som tas ut enligt en ny lag skulle kunna komma att betraktas som skatter, vilket i sin tur skulle innebära att ett kommunalt uttag av avgiften skulle strida mot regeringsformen. Däremot anser man att de nuvarande sanktionssystemen bör läggas samman till ett enhetligt system och föreslår att en ny lag, ”lagen om felparkering m.m.” införs.

Utredningen föreslår vidare att polismyndigheterna inte längre skall handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och inte heller utfärda parkeringsanmärkningar. I linje med detta blir det naturligt att i större utsträckning än idag 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 framförallt blir aktuella för kommunerna att hantera i enlighet med utredningens förslag är parkeringsövervakning, indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter. Hur detta närmare skall organiseras är en fråga som varje enskild kommun får ta ställning till. Dessa nya uppgifter ska vara ett frivilligt åtagande för kommunerna.

Ett enhetligt sanktionssystem

Den nya lagen, ”lagen om felparkering m.m.” skall ersätta fyra nuvarande lagar: ”lagen om felparkeringsavgift”, ”lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering”, ”lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m.” samt ”lagen om flyttning av fordon i vissa fall”.

Den nya lagen ska utgöra ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar. Den gäller följaktligen för såväl felparkering på gatumark som felparkering på tomtmark. I dagsläget skiljer sig sanktionssystemet beroende på om man parkerat på gatumark eller tomtmark, vilket kan upplevas som svårförståeligt ur bilistens synvinkel.

Den nya lagen innehåller bl.a. regler om flyttning och s.k. ”klampning” av fordon. Sanktionssystemet är i huvudsak utformat med det civilrättsliga förfarande som gäller för parkering på tomtmark som förebild.

Av utredningens förslag följer ökade 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 förutsättning för detta är att kommunen inte tar ut felparkeringsavgift för samma överträdelse.

Utredningen föreslår även gemensamma regler för parkeringsvakter. Av utredningens förslag följer att varje parkeringsvakt skall ha genomgått lämplig utbildning för uppgiften och att Vägverket ges ansvaret att närmare reglera utbildningskravet.

Parkeringsnämnden

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden i fortsättningen även skall pröva parkeringsärenden. Utredningen har valt att använda namnet Parkeringsnämnden för nämndens prövning av parkeringsärenden. Tvister om felparkeringsavgifter skall alltså kunna underkastas en utomrättslig prövning på motsvarande sätt som gäller för många andra typer av tvister. Med utomrättslig prövning menas här 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, 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. Med övriga förutsättningar menas exempelvis att en flyttning behövs för ordningen och säkerheten i trafiken, eller av naturvårdsskäl. 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 vidare att det införs en möjlighet till s.k. ”klampning” av fordon.

Med klampning menas 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, en s.k. "notorisk parkeringssyndare". 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 att en klampning inte skall behöva upphävas förrän kostnaden för klampningen samt förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig den aktuella markägaren eller kommunen betalats.

Miljöbilar och bilpooler

Ett antal kommuner tillämpar idag förmånliga parkeringsvillkor för den som innehar en miljöbil. I utredningens uppdrag har ingått att överväga om det skall vara möjligt att differentiera parkeringsavgifter beroende på ett fordon's miljöegenskaper. Den gällande lydelsen av Kommunala avgiftslagen (KAL) ger enligt utredningen inte utrymme för en sådan avgiftsdifferentiering. Utredningen har valt att inte föreslå undantag för miljöbilar m.m. i KAL. Som skäl för detta anges bl.a. att 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. Man har också inom utredningen svårt att se varför just ett fordon's miljöegenskaper skall innebära att en fordonsägare särbehandlas. Utredningen menar att man lika gärna kan tänka sig en möjlighet till avgiftsdifferentiering p.g.a. andra beaktansvärda skäl, t.ex. ett fordon's trafiksäkerhetsegenskaper.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Felparkerade bilar skapar praktiska problem som leder till ökade kostnader och sämre kvalitet på snöröjning och renhållning. Förvaltningen är därför mycket positiv till utredningens ambition att förenkla och effektivisera parkeringsbestämmelserna. Att skapa ett enhetligt sanktionssystem som upplevs rättvist och logiskt av den enskilde bilisten leder förhoppningsvis till en större efterlevnad av parkeringsreglerna.

Det är också av stor vikt att de nya reglerna tillämpas i tillräcklig utsträckning, varför förvaltningen anser att en viktig komponent i att skapa en bättre parkeringssituation är att det finns tillräckligt många och rätt utbildade parkeringsvakter för att kunna följa upp reglerna. Förvaltningen är därför positiv till utredningens förslag om gemensamma regler för parkeringsvakter och att samtliga parkeringsvakter skall genomgå lämplig utbildning i regi av Vägverket.

Förvaltningen är vidare positiv till förslaget att möjliggöra "klampning" av "notoriska parkeringssyndare". Att vissa bilister har kunnat utnyttja systemet kan upplevas som orättvist av dem som efterföljer lagarna och betalar eventuella felparkeringsavgifter. Att "klampa" en bil gör att ett utnyttjande av systemet får synliga konsekvenser, vilket kan vara ett sätt att skapa större acceptans för systemet.

Förvaltningen ställer sig däremot frågande till utredningens val att inte föreslå undantag för miljöbilar m.m. i KAL. I Stockholms stad är det sedan den 2 maj 2005 och tre år framåt gratis boende- och nytoparkering för miljöbilar. Enligt utredningens förslag bör detta inte längre vara möjligt. Som skäl till detta anges bl.a. att 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. Man har också inom utredningen svårt att se varför just ett fordon's miljöegenskaper skall innebära att en fordonsägare särbehandlas.

Av utredningen framgår emellertid att länsrätten i Stockholms län i en dom den 28 april 2006 gjort bedömningen att det funnits sakliga skäl för att införa gratis parkering för miljöfordon utan att detta kan anses strida mot likställighetsprincipen. I målet prövades ett överklagande av Södertälje kommuns fullmäktigebeslut att bl.a. införa gratis parkering för miljöfordon under en försökstid på två år. I domskälen anför länsrätten bl.a. att kommunfullmäktiges beslut i och för sig innebär att kommunmedlemmar som kör miljöfordon särbehandlas i jämförelse med andra bilinnehavare i kommunen. Domstolen anför dock att den kommunala likställighetsprincipen inte är absolut. En viss särbehandling är enligt länsrätten tillåten om den sker på objektiv grund. Enligt länsrättens mening ansågs det ligga i allmänhetens intresse att främja en hållbar miljöutveckling, som i ett vidare perspektiv kommer alla kommunmedlemmar till del.

En synpunkt som lyfts fram i utredningen är att syftet med avgiftsdifferentiering för miljö-

fordon varit att öka produktionen och efterfrågan på miljöbilar och att frågan är om inte detta syfte nu har uppnåtts. Förvaltningen ställer sig frågande till detta argument. I Stockholm har enligt miljöförvaltningen incitamenten i form av gratis boende- och nyttoparkering för miljöbilar haft en stor betydelse för den positiva miljöbilsutvecklingen i staden. Under de nästan två år som avgiftsbefrielsen funnits har antalet miljöbilar mer än fördubblats. Förvaltningen finner dock ingen anledning att låta nöja sig med detta. I innerstaden finns för närvarande cirka 140 000 personbilar. Av dessa är cirka 8 300 registrerade som miljöbilar. Mer än hälften av miljö- och hälsoproblemen i Stockholm orsakas av trafiken i staden. Det är angeläget för alla stadens medborgare att den negativa miljöpåverkan biltrafiken medför inte endast minskar, utan att den minimeras i den mån det är möjligt. Att ta bort ett av incitamenten för att byta till miljöbil vore enligt förvaltningen mycket beklagligt.

Förvaltningen anser med anledning av ovanstående att den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar ska ha differentierad avgift eller ej.

Hässelby–Vällingby stadsdelsnämnd

Hässelby–Vällingby stadsdelsnämnd beslutade vid sitt sammanträde den 20 mars 2007 enligt förvaltningens förslag.

Utan eget ställningstagande lämnades av ledamoten Tomas Melin (mp)

Hässelby-Vällingbys stadsdelsförvaltnings tjänsteutlåtande daterat den 2 mars 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Det föreslås en ny lagstiftning beträffande sanktioner för felparkering. Utredningsförslaget går ut på att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet beträffande både parkeringar på privat mark och parkeringar på offentligägd mark. Lagändringen syftar till att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet på sådant sätt att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna. Förslaget tros inte vara förenat med ökande kostnader för kommunerna. Stadsdelsförvaltningen har inget särskilt att erinra mot förslaget, utan tillstyrker det enligt nedanstående redovisning.

Ärendets beredning

Detta tjänsteutlåtande har utarbetats inom avdelningen för stadsdelsmiljö och teknik. Ärendet har skickats ut på remiss av kommunstyrelsens stadsbyggnads- och trafikrotel, och remisstiden sträcker sig till den 15 april 2007. Remissvaren sammanställs och behandlas sedan av kommunstyrelsen, och skickas vidare till näringsdepartementet senast den 15 maj 2007.

Bakgrund

Utredningsförslaget

Sammanfattningsvis går utredningsförslaget ut på att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet beträffande både parkeringar på privat mark och parkeringar på offentligägd mark. Vissa smärre skillnader föreslås dock bestå, huvudsakligen av skatteskal då det ses som tveksamt att en kommun får inrätta ett nytt avgiftssystem utan att bryta mot regeringsformen.

Ett enhetligt sanktionssystem

Den nya lagen, lag om felparkering m.m. föreslås alltså ersätta fyra nu gällande lagar: lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (1984:318) om kontroll-avgift vid olovlig parkering, lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. samt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Den huvudsakliga sanktionen för felparkering, i vardagligt tal ofta kallat parkeringsböter, benämns felparkeringsavgift. Därutöver föreslås även regler om flyttning och klampning av

fordon, se nedan. Det föreslagna sanktionssystemet är i huvudsak utformat med det civilrättsliga förfarande som gäller för parkering på tomtmark som förebild.

Avgifter

Utfärdande av avgift får endast göras av p-vakt och fastighetsägare enl. förslaget. Nya gemensamma regler för p-vakter. Lämplig utbildning. Vägverket kvalitetssäkrar. Tvistig parkeringsavgift behöver till skillnad från i dag inte betalas under pågående prövning.

Överprövning

Parkeringsnämnden – utomrättslig prövning, icke bindande ställningstaganden. Partssammansatt – kommuner, parkeringsbolag och trafikorganisationer. Den som vill fortsätta i domstol får göra det utan hinder. Nämnden finansieras genom en årlig avgift som åläggs alla fordonsägare.

Parkeringsverksamheten

Bestämmelsen om att parkeringsvakter under tjänsteutövning skall bära uniform med tjänstetecken samt att uniformen skall vara sådan att den lätt kan särskiljas från en polisuniform skall omfatta alla parkeringsvakter. En parkeringsvakt skall ha genomgått lämplig utbildning för uppgiften. Parkeringsvakternas befogenheter föreslås inte utökas.

Betalningsalternativen vid framförallt sjukhus, vårdinrättningar och liknande bör anordnas på sådant sätt att betalning för nyttjad tid i efterskott är möjlig.

Flyttning och klampning av fordon

Flyttning av fordon föreslås kunna ske enligt tidigare regler, dock efter tre dygn i stället för nu gällande sju. Övriga förutsättningar för flyttning måste vara uppfyllda. Beslut om flyttning fattas av myndighet och går inte att överklaga.

En möjlighet att under vissa särskilda förutsättningar använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordonets hjul, s.k. klampning, införs. Det skall inte vara tillåtet att utfärda nya felparkeringsavgifter efter det att det aktuella fordonet klampats. Klampning får inte ske på ett trafikfarligt sätt. Beslut om klampning bör fattas av den myndighet som är behörig att besluta om flyttning av fordon. En klampning behöver inte upphävas förrän kostnaden för klampningen samt klara och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig den aktuella markägaren eller kommunen betalats.

Utmärkning

Felparkeringsavgift avseende överträdelse av lokal trafikföreskrift eller av markägare uppsatt förbud mot eller villkor för parkering får tas ut endast om föreskriften, förbudet eller villkoret på ett tydligt sätt tillkännagetts genom skyltning på platsen. Skyltningen skall utföras med vägmärken. Brister i utmärkningen med vägmärken som är utan betydelse för trafikantens förståelse av förbudet eller villkoret skall dock inte hindra att felparkeringsavgift får tas ut.

Kostnader för kommunerna

Kommuner kommer enligt förslaget inte att tillföras nya obligatoriska uppgifter. Utredningens förslag innebär vidare att kommunerna kommer att få behålla hela felparkeringsavgiften, vilket i sig innebär att kommunerna tillförs ökade intäkter. Dessutom kommer kommunernas kostnader för indrivning till viss del att kunna täckas genom möjligheten att ta ut ersättning för inkassokostnader i enlighet med inkassolagen. Sammantaget gör utredningen bedömningen att kostnaderna för de kommuner som redan har parkeringsövervakning inte kommer att öka nämnvärt.

Förvaltningens förslag

Förvaltningen har inget särskilt att erinra mot utredningsförslaget, utan välkomnar att man ämnar förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet på sådant sätt att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna.

Förvaltningen föreslår att stadsdelsnämnden vidarebefordrar detta tjänsteutlåtande till kommunstyrelsen som svar på remissen.

RESERVATIONER M.M.

Norrmalms stadsdelsnämnd

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Yildiz Kafkas (mp) enligt följande

Miljöpartiet instämmer i stora delar av stadsdelsförvaltningens förslag till beslut, det är bland annat glädjande att förvaltningen slår vakt om avgiftsbefrielsen för miljöbilar! På grund av den begränsade remisstiden och det omfattande remissmaterialet är det dock svårt att helt ställa sig bakom det liggande förslaget till beslut.

Vi frågar oss bland annat om parkeringsutredningen verkligen tagit ställning till att trafikförhållandena ser olika ut runt om i landet. Att kommunerna tar över ansvaret för parkeringsövervakningen - även i de delarna som idag sköts av Polisen och Vägverket - behöver inte innebära en förenkling. Samtidigt som kommunerna ges hela ansvaret för parkeringsövervakningen fråntas de rätten att själva bestämma över parkeringsbestämmelser och avgifter vilket kan ses som ett närdemokratiskt problem.

Vi håller heller inte med om att tillämpningen av civilrättsliga principer skulle vara en bättre lösning vid hantering av felparkeringsärenden. Det finns en risk att vid civilrättslig hantering av parkeringsärenden som berör offentliga platser blir rättsprocessen tungrodd jämfört med vad som är fallet då offentligrättsliga principer tillämpas.