

Nr 16

Trafikuskottets betänkande i anledning av motion angående indrivningen av obetald parkeringsbot

Motionen

I motionen 1971:945 av herr Löfgren (fp) har yrkats att riksdagen måtte besluta att genom skrivelse till Kungl. Maj:t begära sådan ändring av sättet för indrivning av inom viss av Kungl. Maj:t närmare fastställd tid ej inbetald parkeringsbot att sådant belopp må kunna påföras bilens ägare vid bilskattekontoret inom den länsstyrelse där bilen är registrerad och att bilskattekvitto vid nästkommande bilskattetermin ej skall kunna erhållas med mindre, förutom bilskattebeloppet, bilens ägare rättmätigt påförd men ej betald parkeringsbot samtidigt eller dessförinnan erlagts.

Remissyttrandena

Över motionen har yttrande inhämtats från riksrevisionsverket och rikspolisstyrelsen.

Riksrevisionsverket framhåller att förslaget synes innebära en avkriminalisering av de överträdelser som för närvarande i första hand beivras med parkeringsbot och i andra hand med strafföreläggande eller åtal inför domstol. Den nuvarande rättsliga prövningen av en straffbelagd förseelse skulle sålunda bortfalla i och med att beloppen skulle uttagas på administrativ väg.

Verket anför vidare följande.

Riksrevisionsverket (RRV) erinrar om departementschefens yttrande i prop 1969:140 (sid 36) att en avkriminalisering måste föregås av ytterligare utredning och övervägas i ett större sammanhang, där också andra slag av ordningsförseelser bör innefattas i bedömningen. RRV får tillägga att det i motionen föreslagna systemet kan befaras medföra en fördröjning av betalningen av parkeringsbot upp till drygt ett år efter det överträdelsen begåtts. Förutom att detta står i motsats till straffets syfte att vara en omedelbar reaktion på förseelsen, blir följderna att handläggningen inte oväsentligt kompliceras vid avregistrering, ägarbyten m. m.

Bilregistreringen samt debiteringen och uppbörden av bilskatt i anslutning härtill sker för närvarande manuellt hos länsstyrelserna till

skillnad mot rutinerna för parkeringsbot och strafföreläggande vilka utförs med automatisk databehandling hos rikspolisstyrelsen. Även om en automatisering kommer att ske inom några år också i fråga om fordonregistreringen, torde det enligt RRV:s mening vara enklare att handlägga parkeringsärendena genomgående inom rättsväsendets informationssystem än att för ändamålet skapa någon form av sidorutin till bilbeskattningen.

Genom 1969 års reform infördes ett subsidiärt straffansvar för motorfordonets ägare för parkeringsförseelser. Härvid diskuterades även möjligheten att utkräva ett strikt ansvar. Då den praktiska effekten av reformen inte blivit att parkeringsbot betalas i betydligt större omfattning än tidigare, finns det enligt RRV:s mening anledning att åter överväga ett införande av strikt straffansvar för ägaren. Innan denna utväg tillgrips, bör emellertid försök göras att effektivisera tillämpningen av nu gällande bestämmelser genom en kraftfullare uppföljning av ärenden angående parkeringsförseelser.

Vägtrafikförordningens ansvarsbestämmelser för parkeringsförseelser ger i och för sig möjlighet till skärpning av påföljden om parkeringsbot inte betalas inom föreskriven tid. Den betalningshöjande effekten härav synes dock delvis utebli eftersom ärendena i stor utsträckning måste avskrivas på grund av ofullständig utredning. Enligt vad RRV inhämtat är emellertid åtgärder för höjande av utredningskapaciteten under övervägande inom rikspolisstyrelsen.

För att på angivna väg få en ökad betalningsfrekvens torde erfordras en omfattande insats av personalresurser. Även andra åtgärder förtjänar därför enligt RRV:s mening att övervägas. Ett sätt att förenkla utredningsarbetet vore att låta polisman resp trafikvakt redan i samband med utfärdandet av anmaning att betala parkeringsbot, i de fall detta är möjligt, upptaga uppgifter om förarens identitet för att ärendet vid bristande betalning utan omgång skall kunna fullföljas med strafföreläggande. En annan möjlighet är att anknyta ägaransvaret till den registrerade ägaren. Detta torde dock såsom i prop 1969:140 uttalas inte kunna ske förrän det nya förbättrade bilregistret kommit i tillämpning.

Rikspolisstyrelsen konstaterar att den nya lagstiftning om subsidiärt ägaransvar för parkeringsförseelser som trädde i kraft den 1.1.1970 till en början hade gynnsam effekt beträffande benägenheten att betala parkeringsböter. Under hösten 1970 visade det sig emellertid att betalningsviljan ånyo började sjunka. Rikspolisstyrelsen inledde då i samarbete med övriga berörda myndigheter ett brett upplagt arbete för att dels undersöka hur systemet för beivrande av parkeringsförseelser på lång sikt bör vara uppbyggt dels vidta nödvändiga åtgärder på kort sikt för att avhjälpa de akuta svårigheterna. Resultatet av detta arbete kommer styrelsen att redovisa i annat sammanhang. Detta yttrande begränsas i fortsättningen till det i motionen framlagda förslaget.

Styrelsen anför vidare.

Förslaget synes förutsätta ett strikt straffansvar — beträffande samtliga under föregående år begångna parkeringsförseelser — för den

som är skyldig att erlägga automobilskatt för det felparkerade fordonet. Frånsett principiella juridiska betänkligheter mot ett sådant straffansvar måste konstateras att den praktiska effekten av det föreslagna systemet knappast skulle bli den som eftersträvas, nämligen att i ökad omfattning förmå felparkerarna att betala ålagda böter. Styrelsens erfarenheter visar att svårigheterna att få in parkeringsböter ofta är störst beträffande sådana bilägare som köper och säljer bilar med korta mellanrum. För sådana personer torde ett hot om framtida bötesuttag i samband med bilskatt vara verkningsslöst eftersom fordonet övergått i annans ägo innan skatteplikten inträder.

Förslaget innebär även i andra fall att böterna ofta skulle drabba annan än den som fört eller ägt fordonet vid tiden för förseelsen. En sådan ordning är sannolikt ägnad att ytterligare försämra respekten för gällande parkeringsbestämmelser.

Enligt styrelsens bedömning kan därför det i motionen framförda förslaget inte tillstyrkas som en separat åtgärd. Huruvida förslaget i modifierad form eller i kombination med andra åtgärder kan visa sig ändamålsenligt i ett framtida system för uppföljning av parkeringsböter anses kunna avgöras först vid en samlad bedömning av hela problemkomplexet. En sådan bedömning avser styrelsen redovisa snarast efter det ovan angivna arbete slutförts.

Utskottet

Utskottet delar i och för sig motionärens uppfattning att det är angeläget att på något sätt åstadkomma en effektivare efterlevnad av gällande bestämmelser på förevarande område. Den i motionen anvisade metoden härför synes emellertid inte utgöra en lämplig lösning av frågan.

Såsom riksrevisionsverket framhållit torde förslaget innebära en avkriminalisering av de överträdelse som för närvarande i första hand beivras med parkeringsbot och i andra hand med strafföreläggande eller åtal inför domstol. I anslutning härtill erinras om ett av föredragande departementschefen i prop. 1969:140 gjort uttalande att en sådan avkriminalisering måste föregås av ytterligare utredning och övervägas i ett större sammanhang, där också andra slag av ordningsförseelser bör innefattas i bedömningen. Det framhålls vidare att bilregistreringen samt debiteringen och uppbörden av bilskatt för närvarande sker manuellt hos länsstyrelserna till skillnad mot rutinerna för parkeringsbot och strafföreläggande, vilka utförs med automatisk databehandling hos rikspolisstyrelsen. Även om en automatisering kommer att ske inom några år också i fråga om fordonsregistreringen torde det enligt verkets mening vara enklare att handlägga parkeringsärendena genomgående inom rättsväsendets informationssystem än att för ändamålet skapa någon form av sidorutin till bilbeskattningen. Försök bör emellertid enligt verket göras

att effektivisera tillämpningen av nu gällande bestämmelser genom en kraftfullare uppföljning av ärendena angående parkeringsförseelser.

Rikspolisstyrelsen förklarar sig i sitt yttrande ha inlett ett brett upplagt arbete i samarbete med övriga berörda myndigheter för att dels undersöka hur systemet för beivrande av parkeringsförseelser på lång sikt bör vara uppbyggt, dels vidta nödvändiga åtgärder på kort sikt för att avhjälpa de akuta svårigheterna. Resultatet av detta arbete kommer enligt vad utskottet erfarit att redovisas i en nära framtid. Styrelsen finner vidare – frånsett principiella juridiska betänkligheter – att den praktiska effekten av det av motionären föreslagna systemet knappast skulle bli den som eftersträvas, nämligen att i ökad omfattning förmå felparkerarna att betala dem ålagda böter. Slutligen förklarar sig styrelsen ämna redovisa en samlad bedömning av hela frågekomplexet snarast efter det att det tidigare nämnda arbetet slutförts.

Utskottet kan i huvudsak ansluta sig till de sålunda anförda synpunkterna. Resultatet av det pågående utredningsarbetet m. m. bör alltså avvaktas innan andra åtgärder övervägs. Utskottet vill dock i sammanhanget understryka det angelägna i att arbetet bedrivs med skyndsamhet samt förutsätter att Kungl. Maj:t med uppmärksamhet följer utvecklingen på området.

Under hänvisning till det anförda hemställer utskottet
att riksdagen avslår motionen 1971:945.

Stockholm den 14 oktober 1971

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lindahl (s), Hjorth (s), Persson i Heden (c), Sellgren (fp), Rosqvist (s), Brundin (m), Lindberg (s), Håkansson (c), Magnusson i Kristinehamn (vpk), Karlsson i Malung (s), Torwald (c), Taube (fp), Clarkson (m) och Sundgren (s).