

## Trafikutskottets betänkande

1984/85:6

med förslag till lag om ändring i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar, m. m. (prop. 1984/85:6)

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas till en början vissa i propositionen framlagda förslag till ändringar i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar samt i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

Innebörden av förslagen – som utskottet tillstyrker – är främst att trafiksäkerhetsverkets beslut om vissa hastighetsbegränsningar inte skall behöva kungöras i verkets författningssamling. Besluten skall i stället tas in i de särskilda liggare med lokala trafikföreskrifter som förs av kommunerna.

Vidare behandlas vissa i propositionen framlagda förslag till ändringar i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och fyra motioner, vari yrkas avslag på förslaget att tingsrätterna i fortsättningen skall vara sista instans i ärenden om felparkeringsavgift.

Yttrande över propositionen i denna del och motionerna har avgivits av justitieutskottet, som förordar att frågan övervägs på nytt i regeringkansliet.

Trafikutskottet gör samma bedömning och avstyrker regeringens förslag i ifrågavarande del.

Tidpunkten för de nya lagarnas ikraftträdande föreslås bli ändrad från den 1 januari 1985 till den 1 april 1985.

I betänkandet hemställs slutligen att riksdagen lämnar utan erinran vad som i propositionen anförs om att verkställigheten av riksdagens beslut om mopedregistrering bör anstå t. v.

### Propositionen

I proposition 1984/85:6 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen att anta de genom propositionen framlagda förslagen till

1. lag om ändring i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar,
2. lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer,
3. lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om registrering av mopeder.

I propositionen föreslås regeringen få bemyndigande att föreskriva att en myndighets beslut om högsta tillåtna färdhastighet inte behöver kungöras enligt lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar. Vidare föreslås att tingsrätterna i fortsättningen skall vara sista instans vid prövning av beslut om felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift. Slutligen förordas att verkställigheten av riksdagens beslut om mopedregistrering får anstå.

## Propositionens lagförslag

### 1 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar

Härigenom föreskrivs att 2 och 9 §§ lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

#### *Nuvarande lydelse*

#### *Föreslagen lydelse*

#### 2 §

I fråga om andra författningar än lagar gäller att 4–9 §§ inte tillämpas på en författning

1. som på grund av sekretesslagen (1980:100) inte får lämnas ut till envar eller

2. som endast reglerar en statlig myndighets inre förhållanden eller förhållandet mellan statliga myndigheter inbördes, förutsatt att författningen inte innehåller något som kan vara av väsentligt intresse för utomstående eller för berörda arbetstagares eller uppdragstagares rättsställning.

Regeringen får föreskriva att lokala trafikföreskrifter inte behöver kungöras på det sätt som anges i 9 §.

Regeringen får föreskriva *dels* att lokala trafikföreskrifter inte behöver kungöras på det sätt som anges i 9 §, *dels att föreskrifter om högsta tillåtna färdhastighet inte behöver kungöras på det sätt som anges i 6 §.*

#### 9 §

Författning som beslutas av länsstyrelse eller av annan regional eller lokal statlig myndighet som är underordnad regeringen och ej tillhör försvarsmakten skall kungöras i författningssamlingen för det län inom vilket myndigheten har sitt säte. *Detsamma skall gälla beträffande författning som beslutas av*

Författning som beslutas av länsstyrelse eller av annan regional eller lokal statlig myndighet som är underordnad regeringen och ej tillhör försvarsmakten skall kungöras i författningssamlingen för det län inom vilket myndigheten har sitt säte. Länets författningssamling utges genom länsstyrelsens försorg.

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1982:1254.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

*skogsvårdsstyrelse.* Länets författningssamling utges genom länsstyrelsens försorg.

Gör utomordentliga förhållanden det påkallat kan regeringen medge att författning som avses i första stycket kungöres på annat sätt än i länets författningssamling.

Om kungörande av författning som beslutas av regional eller lokal myndighet som tillhör försvarsmakten beslutar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

**2 Förslag till****Lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer**

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*1 §<sup>2</sup>

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter som avses i 8 kap. 3 eller 5 § regeringsformen, om föreskrifterna gäller

1. befordran i spårbunden trafik som är avsedd för allmänheten,
2. sådan befordran i vägtrafik som ombesörjes av järnvägsföretag till komplettering av eller som ersättning för järnvägsbefordran som avses under 1,
3. säkerheten i spårbunden trafik eller ordningens upprätthållande i samband med sådan trafik,
4. postbefordran eller telekommunikationer,
5. rätt att driva sjöfart inom Sveriges sjöterritorium med utländskt fartyg,
6. trafikregler eller säkerhetsanordningar för sjötrafiken inom Sveriges sjöterritorium eller för sjötrafiken med svenska fartyg, sjöflygplan och svävare utanför Sveriges sjöterritorium,
7. skeppsmätning,
8. trafik på väg eller i terräng,
9. fordons beskaffenhet och utrustning,
10. registrering eller annan kontroll av fordon.

10. registrering eller annan kontroll av fordon,

11. skyldighet för kommunerna att tillhandahålla föreskrifter och

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1978: 233.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1982: 167.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

*andra uppgifter som rör förhållan-  
dena i trafiken,  
12. riksfärdtjänst.*

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om avgifter för granskning eller kontroll enligt bestämmelse som avses i första stycket 3, 9 eller 10. Regeringen bemyndigas också att besluta föreskrifter om avgifter för farledsverksamheten samt om avgifter för skeppsmätning och avgifter för tillstånd enligt första stycket 5.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985.

### 3 Förslag till

#### Lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrivs att 1, 3, 4, 10 och 11 §§ lagen (1976:206) om felparkeringsavgift<sup>1</sup> skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

1 §<sup>2</sup>

Regeringen får förordna att denna lag skall tillämpas i fråga om överträdelser av föreskrifter som rör parkering eller stannande av

1. fordon som är upptagna i bilregistret eller motsvarande utländska register,

2. fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller

3. fordon som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller interimslicens,

om överträdelsen inte är belagd med straff.

*Vad som sägs i lagen om ägare av fordon gäller, i fråga om fordon som brukas med stöd av licens som anges i 3, licensinnehavaren.*

3 §

Regeringen får ange det högsta och det lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen får därvid varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Att beloppet höjs i vissa fall framgår av 6 § andra stycket.

*I de kommuner som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning fastställer kommunfullmäktige felparkeringsavgiftens belopp. I andra kommuner fastställs beloppet av länsstyrelsen.*

*Avgiftens belopp fastställs av regeringen eller den myndighet eller kommun som regeringen bestämmer.*

<sup>1</sup> Lagen omtryckt 1981:142.

<sup>2</sup> Ändringen innebär att andra stycket upphävs.

## Nuvarande lydelse

Den som när överträdelsen skedd var antecknad som fordonets ägare i register som avses i 1 § är ansvarig för att felparkeringsavgiften betalas. Detta gäller dock ej om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet har frånhänts honom genom brott.

## Föreslagen lydelse

## 4 §

Fordonets ägare ansvarar för att felparkeringsavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Med fordonets ägare avses

1. den som när överträdelsen skedd var antecknad som fordonets ägare i något av de register som avses i 1 § 1 eller 2 eller

2. i fråga om fordon som brukas med stöd av licens som anges i 1 § 3, den som vid samma tid innehade licensen.

10 §<sup>3</sup>

Mot beslut enligt 9 § som innebär att betalningsansvaret undanröjts får talan ej föras.

Talan mot annat beslut enligt 9 § föres genom besvär hos den tingsrätt inom vars domkrets överträdelsen har ägt rum. Vid prövning av besvären tillämpas lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden om ej annat anges i denna lag. Därvid gäller i fråga om besvär vad i den lagen sägs om ansökan. Besvär skall dock alltid anföras skriftligen.

Talan mot tingsrätts beslut föres genom besvär i hovrätten.

Mot hovrätts beslut får talan ej föras.

Beslut enligt 9 § som innebär att betalningsansvaret undanröjts får inte överklagas.

Andra beslut enligt 9 § får överklagas genom besvär hos den tingsrätt inom vars domkrets överträdelsen har ägt rum. Vid prövning av besvären tillämpas lagen (1946: 807) om handläggning av domstolsärenden om ej annat anges i denna lag. Därvid gäller i fråga om besvär vad i den lagen sägs om ansökan. Besvär skall dock alltid anföras skriftligen.

Tingsrätts beslut får inte överklagas.

## 11 §

I tingsrätt och hovrätt för allmän åklagare det allmännas talan.

Vid tingsrätten för allmän åklagare det allmännas talan.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1985. I fråga om överträdelser som skett före ikraftträdandet gäller äldre bestämmelser.

<sup>3</sup> Ändringen innebär bl. a. att fjärde stycket upphävs.

## Motionerna

I motion 1984/85:36 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag till ändring av 10 § första och tredje styckena samt 11 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

I motion 1984/85:37 av Karin Ahrland och Olle Grahn (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar avslå propositionen i den del som gäller 10 § och 11 § i lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

I motion 1984/85:38 av Allan Ekström (m) yrkas att riksdagen avslår den föreslagna ändringen av 10 § lagen om felparkeringsavgift.

I motion 1984/85:39 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas att riksdagen avslår propositionen, i vad avser den däri föreslagna ändringen av 10 § lagen om felparkeringsavgift.

## Yttrande

Över propositionen, såvitt gäller 10 och 11 §§ i förslaget till lag om ändring i lagen om felparkeringsavgift, samt de med anledning av propositionen väckta motionerna i motsvarande del, har yttrande avgivits av justitieutskottet (JuU 1984/85:1 y). Se *bilaga* till detta betänkande (s. 13–24).

## Utskottet

### 1 Kungörandelagen och bemyndigandelagen

Enligt vägtrafikkungörelsen (1972:603), VTK, får länsstyrelserna, kommunerna och trafiksäkerhetsverket (TSV) besluta om vissa hastighetsbegränsningar. För länsstyrelsernas och kommunernas beslut gäller att de skall meddelas genom lokala trafikföreskrifter, vilka tas in i särskilda liggare som förs av kommunerna. För TSV:s beslut gäller – till följd av ett stadgande i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar (kungörandelagen) – att de skall kungöras i en av verket utgiven författningssamling. Av vägmärkesförordningen (1978:1001) följer vidare att såväl länsstyrelsernas som kommunernas och TSV:s beslut om hastighetsbegränsningar skall tillkännages med vägmärken.

I propositionen föreslås att TSV:s beslut om hastighetsbegränsningar inte skall behöva kungöras i verkets författningssamling. Besluten bör i stället inlemmas i det system för tillkännagivande som gäller för lokala trafikföreskrifter, dvs. tas in i de särskilda liggare som förs av kommunerna.

Enligt föredragande departementschefen har det inte medfört några problem från rättssäkerhetssynpunkt att lokala trafikföreskrifter om hastighetsbegränsningar inte kungörs i någon författning. Allmänhetens behov av information om gällande hastighetsbegränsningar torde – framhåller föredraganden – tillgodoses genom vägmärkena. I sammanhanget erinras om att

straffrättslig påföljd enligt VTK – för den som överskridit en beslutad färdhastighet – kan utgå endast om beslutet tillkännagivits med vägmärke.

I propositionen erinras vidare om att regeringen i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer (bemyndigandelagen) har tillerkänts en rad befogenheter på trafiklagstiftningens område.

Något direkt bemyndigande att föreskriva skyldighet för kommunerna att föra liggare över trafikföreskrifter har emellertid inte lämnats. Mot bakgrund av den utvidgade skyldighet i detta avseende som förordas i propositionen föreslår regeringen att den får ett sådant bemyndigande.

Utskottet har ingen erinran mot det sålunda föreslagna nya förfarandet för att meddela trafiksäkerhetsverkets beslut om hastighetsbegränsningar. Dessamma gäller de förslag till ändringar i kungörandelagen och bemyndigandelagen som läggs fram i propositionen och som avser det nya förfarandet. Förslagen tillstyrks.

Regeringens förslag i övrigt till ändringar i kungörandelagen och bemyndigandelagen har inte heller givit utskottet anledning till erinran, varför även dessa förslag tillstyrks.

Tiden fram till den i de båda lagförslagen angivna tidpunkten för ikraftträdanden – den 1 januari 1985 – synes dock utskottet alltför knapp. Ikraftträdandena bör därför bestämmas till den 1 april 1985.

## **2 Lagen om felparkeringsavgift**

### *2.1 Besvärinstanser*

Genom lagen (1976:206) om felparkeringsavgift avskaffades bötesstraffet för – eller avkriminaliserades – flertalet parkeringsförseelser och ersattes av en felparkeringsavgift. Bestämmelser om rättelse av felaktiga beslut om felparkeringsanmärkningar och om fullföljd av talan mot beslut om betalningsansvar för felparkeringsavgifter finns i lagens 8–11 §§. Bestämmelserna innebär i korthet följande.

Anser en fordonsförare eller -ägare att en parkeringsanmärkning inte hade bort meddelas, får han ansöka om rättelse hos polismyndigheten. Om denna ansökan bifalls, skall polismyndigheten undanröja betalningsansvaret. Beslut med anledning av en ansökan om rättelse kan inte överklagas.

Fordonsägaren kan också skriftligen hos polismyndigheten bestrida betalningsansvaret. Detta gäller även om han har fått avslag på en ansökan om rättelse. Han skall då ange grunden för bestridandet. Polismyndigheten verkställer den utredning som behövs. Om det beslut som polismyndigheten meddelar med anledning av bestridandet innebär att betalningsansvaret undanröjs, kan beslutet inte överklagas. I annat fall får beslutet överklagas

genom besvär i tingsrätten. Tingsrättens beslut kan i sin tur överklagas genom besvär i hovrätten. Allmän åklagare för det allmännas talan i tingsrätt och hovrätt.

I proposition 1975/76:106 med förslag till lag om felparkeringsavgift föreslog regeringen att tingsrätt skulle vara sista instans vid prövning av betalningsansvar för felparkeringsavgifter.

Med anledning av en motion i ämnet anförde utskottet i sitt betänkande (TU 1975/76:14) över propositionen emellertid följande (s. 13).

Med hänsyn till behovet av prejudikat på området finner utskottet det erforderligt att i varje fall under en övergångstid talan mot ifrågavarande ärenden kan föras i hovrätt. Skulle det visa sig att det blir en stor tillströmning av ärenden av ifrågavarande slag till hovrätterna bör denna överklagningsmöjlighet efter övergångstiden kunna avskaffas. Utskottet vill också erinra om att enligt propositionen behandlingen av ärendena i fråga t. v. förlagts till polismyndighet och allmän domstol i avvaktan på hur andra liknande frågor om övergång till avgiftssystem kommer att få sin lösning. I samband därmed torde – mot bakgrund av erfarenheter av lagens tillämpning – även frågan om prejudikatsinstans komma att upptas till förnyad prövning.

Riksdagen antog förslaget till lag om felparkeringsavgift med de ändringar som utskottet föreslagit bl. a. beträffande fullföljdsrätten (rskr 1975/76:240).

Föredraganden framhåller att erfarenheterna av lagstiftningen om felparkeringsavgift, som trädde i kraft den 1 april 1977, i allt väsentligt är goda och att en domstolspraxis under denna tid hunnit utvecklas. I brist på särskild statistik över antalet ärenden enligt lagen om felparkeringsavgift hos hovrätterna saknas – fortsätter föredraganden – exakt kunskap om hur handläggningen av dessa ärenden påverkar hovrätternas arbetsbörda. Ingenting tyder i och för sig på att tillströmningen av parkeringsärenden normalt är anmärkningsvärt stor. Varje lättnad i hovrätternas och åklagarnas arbetsbörda är emellertid önskvärd. Eftersom behovet av prejudikat numera – framhåller föredraganden vidare – torde vara tillgodosett, finns det inte längre skäl att ha tre prövningsinstanser i ärendena i fråga. Han föreslår därför att tingsrätterna i fortsättningen skall vara sista instans.

Mot regeringens förslag riktas en rad invändningar i motionerna 1984/85:36 (c), 1984/85:37 (fp), 1984/85:38 (m) och 1984/85:39 (m). Invändningarna är bl. a. följande.

- På grund av frågans principiella vikt borde regeringen ha inhämtat yttranden från lagrådet och berörda rättsinstanser.
- Det har inte visats att hovrätterna fått en stor tillströmning av parkeringsärenden. Därmed saknas en väsentlig grund, som utskottet angav i sitt betänkande TU 1975/76:14, för att – efter en övergångstid – kunna avskaffa möjligheten till fullföljd av talan i hovrätt.
- Det är inte rimligt att man avskär möjligheterna att överklaga en underrätts beslut bara för att denna möjlighet har kommit att utnyttjas i sådan

utsträckning att det uppstår administrativa problem hos domstolarna. Om dessa inte har tillräckliga resurser för sin rättstillämpning, bör lagens materiella bestämmelser ändras eller domstolarna tillföras ytterligare resurser. Regeringen bör också överväga att på ett effektivare sätt än nu beivra uppenbart rättegångsmissbruk.

- Regeringens förslag öppnar vägen för att också i andra sammanhang vid ofta förekommande typer av mål avskära möjligheten att överklaga beslut och domar.
- Felparkeringsmål avgörs regelmässigt i tingsrätterna av tingsnotarier, dvs. personal under utbildning, som inte har den erfarenhet som krävs i de fall där ansvarsfrågan är svårbedömd. Rättssäkerheten och behovet av prejudikatbildning kräver att möjligheten att överklaga felparkeringsavgifter till hovrätt bibehålls.

Justitieutskottet framhåller i sitt yttrande att regeringens förslag till ändring av 10 och 11 §§ i lagen om felparkeringsavgift aktualiserar två helt skilda frågor. Den ena frågan är principiell och gäller hur fullföljdsordningen bör vara utformad inom sanktionssystemet för felparkeringsavgifter. Den andra frågan gäller åtgärder till följd av den på senare tid osedvanligt starka ökningen – särskilt i Stockholms tingsrätt – av antalet parkeringsärenden. (För vissa statistiska uppgifter härom se s. 16 och 21).

Beträffande den sistnämnda frågan anser justitieutskottet att ett förbud att fullfölja talan till hovrätt inte skulle lösa – utan snarare förvärra – problemen. Detta sägs gälla särskilt om det samtidigt med förbudet skulle föreskrivas att parkeringsärenden ej får prövas av tingsnotarie. Och så måste enligt utskottet rimligen ske.

Vad gäller fullföljdsordningen erinrar justitieutskottet om att föredragande statsrådet och trafikutskottet i 1976 års lagstiftningsärende om felparkeringsavgifter förutskickade framtida lösningar av överprövningsproblemen i samband med en ytterligare övergång till avgiftssystem. Efter en redogörelse för olika kriminalpolitiska överväganden rörande sådana sanktionssystem som det här gäller uttalar utskottet att någon mera allmän övergång till sådana system ännu inte har kommit till stånd och att något mera samlat grepp på saken ännu inte har tagits från statsmakternas sida.

Mot bakgrund av det anförda säger sig justitieutskottet hysa stark tvekan inför tanken att nu genomföra någon principiell ändring i den processuella delen av sanktionssystemet för parkeringsavgifter. Utskottet förordar därför att ärendet på nytt övervägs i regeringskansliet. Därvid bör bl. a. beaktas om intresset av processekonomiska vinster och av prejudikatbildning kan tillgodoses med en ordning enligt vilken tingsrätts avgörande får prövas av hovrätt endast då hovrätten meddelat prövningstillstånd. Den motionsvägen väckta frågan om lagstiftningens överensstämmelse med internationella konventioner sägs också böra övervägas i sammanhanget.

Vid de nya övervägandena är det enligt justitieutskottet särskilt angeläget

att man snabbt söker åstadkomma en bättring i förhållandena på tingsrättsnivå. I sammanhanget för utskottet fram tanken att för prövningen i första instans, dvs. hos polismyndigheten, införa ett system med s. k. preklusion (jfr nedan) som påföljd för brister i processföringen. Även andra åtgärder för att förbättra processföringen och underlätta förhållandena sägs böra övervägas.

Avslutningsvis understryker justitieutskottet att åtgärder för att förbättra läget på tingsrättsnivå förefaller vara så brådskande att ett genomförande av dem inte bör anstå, därest de mera principiella överväganden som utskottet förespråkar skulle kräva något längre rådum.

Även trafikutskottet finner det angeläget att man söker komma till rätta med de problem som fullföljdsordningen inom sanktionssystemet för felparkeringsavgifter f. n. innebär för berörda instanser. En lösning av dessa problem synes utskottet kunna bidra till att parkeringsbestämmelserna lojalt följs av berörda trafikanter i större utsträckning än f. n. och därmed till att minska antalet parkeringsanmärkningar.

Utskottet finner det följaktligen önskvärt att ärendet blir föremål för sådana förnyade överväganden inom regeringskansliet som justitieutskottet förordar.

I sammanhanget vill utskottet också fästa uppmärksamheten på de förenklingsförslag som Stockholms tingsrätt lägger fram i en framställning till domstolsverket, vilken i utdrag är fogad till justitieutskottets yttrande. Tingsrätten redogör först för ett rättegångsmissbruk som sägs förekomma i många parkeringsärenden och som består i att vederbörande inte "visar korten" – dvs. utvecklar grunderna för sin talan och redogör för omständigheterna i det enskilda fallet. Härefter framhåller tingsrätten att en uttrycklig regel av innehåll som motsvarar det i 50 kap. 25 § tredje stycket rättegångsbalken – att omständighet eller bevis som ej tidigare förebragts får åberopas endast om giltig ursäkt för tidigare underlåtenhet finns – skulle vara av stort värde och underlätta handläggningen i samtliga instanser.

Förutom en sådan s. k. preklusionsregel – som ju även justitieutskottet aktualiserar – förordar tingsrätten också en lagändring innebärande att besvär i parkeringsärenden skall inges direkt till polismyndigheten. Tingsrätterna skulle då erhålla akt och besvärslaga på en gång i stället för att som nu behöva rekvirera akten från polisen med ett antal vänte- och sorteringsmoment som följd.

Även sistnämnda spörsmål bör enligt utskottets mening prövas vid de fortsatta övervägandena inom regeringskansliet.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet 10 och 11 §§ i regeringens förslag till lag om ändring i lagen om felparkeringsavgift. Genom utskottets ställningstagande torde syftet med motionerna få anses tillgodosett.

Vad utskottet nu har anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

## 2.2 Vissa bemyndiganden m. m.

Regeringen fastställer enligt 3 § första stycket lagen om felparkeringsavgift det högsta och lägsta belopp som avgiften får fastställas till. Enligt andra stycket samma paragraf skall beloppet fastställas av kommunfullmäktige i de kommuner som svarar för trafikövervakning och av länsstyrelsen i övriga kommuner.

Föredraganden framhåller att en sådan delegation direkt från riksdagen inte står i överensstämmelse med bestämmelserna i 8 kap. regeringsformen om delegation av normgivningsmakten. Han föreslår därför att 3 § lagen om felparkeringsavgift ändras så att regeringen bemyndigas besluta vilka statliga eller kommunala organ som skall bestämma avgifternas belopp. Vidare föreslås i propositionen vissa redaktionella jämkningar i 1 och 4 §§.

Regeringens förslag i nu nämnda delar har inte givit utskottet anledning till erinran. Förslagen tillstyrks.

Tiden fram till den i lagförslaget angivna tidpunkten för ikraftträdandet – den 1 januari 1985 – synes utskottet alltför knapp. Ikraftträdandet bör därför bestämmas till den 1 april 1985. Vidare bör – som en följd av utskottets ställningstagande till lagförslagens 10 och 11 §§ – övergångsbestämmelsen utgå.

## 3 Mopedregistrering

Riksdagen beslöt i april 1982 att införa obligatorisk registrering av mopeder (prop. 1981/82:81, TU 1981/82:19 och 26, rskr 1981/82:231).

Föredraganden framhåller att trafiksäkerhetsverket har utarbetat ett förslag till hur registreringen skall ordnas och att det nu finns tillräckliga uppgifter och kunskaper härom. När det gäller frågan om lämplig tidpunkt för att införa mopedregistrering finns det emellertid – fortsätter föredraganden – anledning att beakta utvecklingen på mopedområdet under de senaste åren. Denna avviker väsentligt från antaganden som trafiksäkerhetsutredningen år 1979 lade fram i betänkandet *Säkrare mopedtrafik* (Ds K 1979:3). Utredningen, som förutsatte att registreringen totalt skulle omfatta 300 000–400 000 mopeder, utgick från ett årligt tillskott på ca 30 000–40 000 mopeder. Antalet sålda mopeder har emellertid minskat från ca 41 000 år 1977 till ca 15 800 år 1981, till ca 12 600 år 1982 och till endast ca 8 300 år 1983. Mopedförsäljningen från år 1977 till år 1983 har sålunda minskat med ca 80 %. Föredraganden framhåller vidare att också antalet mopedolyckor har minskat på senare år. Som exempel nämns att antalet trafikdödade mopedister år 1974 uppgick till 92, år 1977 till 73, år 1980 till 34 och år 1983 till 31.

Mot bakgrund av den sålunda angivna utvecklingen ifrågasätter föredraganden om tidpunkten nu är den rätta för att införa mopedregistrering. Han förordar därför att man – utan att rubba riksdagens principbeslut – avvaktar

ytterligare någon tid bl. a. för att se om den starkt nedåtgående utvecklingen på mopedområdet fortsätter.

Vad föredraganden sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen antar det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar med den ändringen att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1985,
2. att riksdagen antar det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer med den ändringen att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1985,
3. beträffande *besvärinstanser enligt lagen om felparkeringsavgift* att riksdagen med avslag på det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, såvitt avser 10 och 11 §§, samt med anledning av motionerna 1984/85:36 (c), 1984/85:37 (fp), 1984/85:38 (m) och 1984/85:39 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om nya överväganden,
4. att riksdagen antar det under moment 3 nämnda lagförslaget, utom såvitt avser 10 och 11 §§, med de ändringarna att ikraftträdandet senareläggs till den 1 april 1985 och att övergångsbestämmelsen utgår,
5. att riksdagen lämnar utan erinran vad som i propositionen anförs om mopedregistrering.

Stockholm den 29 november 1984

På trafikutskottets vägnar

KURT HUGOSSON

*Närvarande:* Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ingrid Andersson (s) och Lisbet Calner (s).

## Justitiekottets yttrande

1984/85:1 y

om felparkeringsavgift (prop. 1984/85:6 delvis jämte motioner)

### *Till trafikutskottet*

#### **Inledning**

Trafikutskottet har berett justitiekottet tillfälle att yttra sig över proposition 1984/85:6 med förslag till lag om ändring i lagen (1976:633) om kungörande av lagar och andra författningar, m. m. samt de med anledning av propositionen väckta motionerna 1984/85:36 av Rune Torwald m. fl. (c), 1984/85:37 av Karin Ahrlund (fp) och Olle Grahn (fp), 1984/85:38 av Allan Ekström (m) och 1984/85:39 av Rolf Clarkson m. fl. (m).

I propositionen föreslås bl. a. sådan ändring av 10 och 11 §§ lagen (1976:206) om felparkeringsavgift att fr. o. m. den 1 januari 1985 tingsrätt och ej såsom f. n. hovrätt skall vara sista instans vid prövning av beslut om felparkeringsavgift. I motionerna yrkas att riksdagen avslår propositionen i denna del. Justitiekottet begränsar sitt yttrande till att avse ärendet i motsvarande del. Under ärendets beredning har till utskottet inkommit en skrift från presidenten i Svea hovrätt (*bilaga 1*) samt en skrift från Stockholms tingsrätt, vartill fogats en framställning den 29 oktober 1984 från tingsrätten till domstolsverket (*bilaga 2*).

#### **Gällande ordning**

År 1976 avkriminaliserades de flesta former av parkeringsförseelser och det infördes ett nytt sanktionssystem på området. Det innebar att den tidigare parkeringsboten ersattes med en avgift som fordonsägaren är betalningsansvarig för. Den nya ordningen regleras i lagen om felparkeringsavgift. Den innebär bl. a. följande.

Polisman eller trafikövervakare får meddela parkeringsanmärkning (får fästas på fordonet). Anmärkningen skall innehålla uppmaning till fordonets ägare att inom viss tid betala avgiften. Denna, som bestäms av regeringen, utgör f. n. lägst 75 kr. och högst 300 eller – för vissa fall i Stockholm – 500 kr. Om ägaren eller föraren anser att anmärkningen inte borde ha meddelats, får han hos polismyndigheten ansöka om rättelse. Mot beslut i ärende om rättelse kan talan inte föras. Fordonsägaren kan vidare hos polismyndigheten skriftligen anmäla att han bestrider betalningsansvar. Han skall då ange grunden för bestridandet. Efter sådant bestridande sker utredning och meddelas beslut av polismyndigheten. Om då betalningsansvaret inte

undandröjs får beslutet överklagas till tingsrätt och vidare till hovrätt. Allmän åklagare för det allmännas talan i tingsrätt och hovrätt.

### Tidigare riksdagsbehandling

Lagen om felparkeringsavgift beslutades av riksdagen under våren 1976. Förslag till den nya lagstiftningen lades fram i proposition 1975/76:106.

Förslaget grundades på en promemoria (Ds K 1973:6) Vissa frågor om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad. I promemorian togs upp bl. a. frågor om behandlingen av invändningar mot ålagd felparkeringsavgift m. m. Om en begäran om rättelse inte bifalls eller om sådan inte framställs måste det enligt promemorian finnas möjlighet till rättslig prövning. Prövningen föreslogs ankomma på polismyndighet, och den borde ske med tillämpning av vanliga bevisvärderingsregler och utmytna i ett beslut som kan överklagas till tingsrätt och vidare till hovrätt. Någon fullföljd från hovrätt borde inte tillåtas (prop. s. 21). Promemorian remissbehandlades. Huvuddelen av remissinstanserna hade inte någon invändning mot förslaget i den del som här är aktuell. Någon erinran mot tanken på fullföljd till hovrätt redovisades inte (prop. s. 26).

I propositionen föreslogs att talan ej skulle få föras mot tingsrätts beslut, dvs. överklagande till hovrätt skulle ej kunna ske (10 § sista stycket, prop. s. 3). I denna del gjorde föredragande statsrådet ett övervägande mellan statligt organ och kommunalt organ som prövningsinstans och fann att någon naturlig och lämplig kommunal instans för det dåvarande inte syntes finnas. Mot bakgrund härav och i avvaktan på hur andra liknande frågor om övergång till avgiftssystem kommer att lösas borde man enligt statsrådet t. v. förlägga prövningen till samma organ som då handlade motsvarande frågor, dvs. polismyndighet och allmän domstol. I fullföljdsfrågan uttalade statsrådet följande.

Med hänsyn till sanktionens ringa storlek och arten av de frågor som kan komma upp till bedömning synes det vara tillfyllest med en prövning i två instanser utöver den som sker vid begäran om rättelse.

Under riksdagsbehandlingen riktades invändningar mot den föreslagna fullföljdsbegränsningen. I en motion påpekades att tingsrätter inte kan fungera som prejudikatinstanser. Samtidigt framhölls att de aktuella ärendena i tingsrätt kunde komma att handläggas av tingsnotarie, något som i och för sig kunde godtas men endast under förutsättning att det finns rätt att fullfölja talan till hovrätt. Vederbörande utskott (TU 1975/76:14) föreslog enhälligt att 10 och 11 §§ skulle ges sådan lydelse att fullföljds möjlighet till hovrätt infördes. I denna del uttalade trafikutskottet följande.

Med hänsyn till behovet av prejudikat på området finner utskottet det erforderligt att i varje fall under en övergångstid talan mot ifrågavarande ärenden kan föras i hovrätt. Skulle det visa sig att det blir en stor tillströmning

av ärenden av ifrågavarande slag till hovrätterna bör denna överklagningsmöjlighet efter övergångstiden kunna avskaffas. Utskottet vill också erinra om att enligt propositionen behandlingen av ärendena i fråga t. v. förlagts till polismyndighet och allmän domstol i avvaktan på hur andra liknande fragor om övergång till avgiftssystem kommer att få sin lösning. I samband därmed torde – mot bakgrund av erfarenheter av lagens tillämpning – även frågan om prejudikatsinstans komma att upptas till förnyad prövning.

Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets hemställan, och de aktuella lagrummen gavs den lydelse de nu har (rskr 1975/76:240). Lagen trädde i kraft den 1 april 1977 (SFS 1976:1125).

### Nu aktuella förslag

I den nu förevarande propositionen föreslås sådana ändringar i 10 och 11 §§ lagen om felparkeringsavgift att tingsrätterna i fortsättningen blir sista instans i det slags ärenden det här gäller. Föredragande statsrådet uttalar i den aktuella frågan att erfarenheterna av lagstiftningens tillämpning i allt väsentligt är goda. Han säger vidare att under den tid lagen varit i kraft en domstolspraxis har hunnit utvecklas. Han anser därför att tiden nu är mogen att överväga frågan om antalet besvärsinstanser.

I saken anförs i propositionen (s. 11) vidare följande.

Det finns inte någon särskild statistik över antalet ärenden enligt lagen om felparkeringsavgift hos hovrätterna. Någon exakt kunskap om hur handläggningen av dessa ärenden påverkar hovrätternas arbetsbörda har vi därför inte. Ingenting tyder i och för sig på att tillströmningen av parkeringsärenden normalt är anmärkningsvärt stor. Varje lättnad i hovrätternas arbetsbörda är emellertid önskvärd. Detsamma gäller åklagarna. Eftersom behovet av prejudikat numera torde vara tillgodosett, finns det enligt min mening inte längre skäl att ha tre prövningsinstanser i ärenden enligt lagen om felparkeringsavgift. Jag föreslår därför att tingsrätterna i fortsättningen skall vara sista instans.

Den föreslagna ordningen kritiseras i de med anledning av propositionen väckta motionerna 1984/85:36 av Rune Torwald m. fl. (c), 1984/85:37 av Karin Ahrlund (fp) och Olle Grahn (fp), 1984/85:38 av Allan Ekström (m) och 1984/85:30 av Rolf Clarkson m. fl. (m). Motionsvägen kritiseras också lagstiftningsärendets beredning bl. a. i fråga om bristande remissbehandling och lagrådsgranskning.

Motionärernas huvudargument är att hänsynen till rättssäkerheten kräver att möjligheten till fullföljd till hovrätt behålls. Detta motiveras bl. a. av att felparkeringsmål i tingsrätt regelmässigt avgörs av tingsnotarie. Överprövningsmöjligheten motiveras också av intresset av prejudikatbildning. Nagra motionärer noterar den starkt ökade tillströmningen av besvärsärenden på senare tid och hänför denna till "Parkeringsjuridiska föreningens missbruk av besvärsrätten". Härvidlag föreslås att man överväger att på ett effektivare sätt än f. n. beivra uppenbart rättegångsmissbruk. Och i en motion hävdas att

det är en felaktig prioritering att på förslaget sätt ändra processordningen när domstolarna blir överbelastade i stället för att först undersöka om lagar och regler kan förenklas. Samtidigt pekas på att förslaget i propositionen öppnar vägen för att också i andra sammanhang vid ofta förekommande typer av mål avskära möjligheten att överklaga beslut och domar.

### Statistik

Antalet inkomna, avgjorda och balanserade ärenden av aktuellt slag vid Stockholms tingsrätt har uppgått till följande.

	1980	1981	1982	1983	1984-09-30
Inkomna	457	423	477	1 355	2 754
Avgjorda	347	366	428	573	1 067
Balanserade	173	230	279	1 061	2 748

### Synpunkter från domstolsväsendet

Som angetts inledningsvis har till justitieutskottet inkommit synpunkter i ärendet från presidenten i Svea hovrätt och Stockholms tingsrätt. Från båda domstolarna yppas tveksamhet till tanken att nu införa en fullföljdsbegränsning i de ärenden det gäller. I stället anvisas andra vägar att råda bot på de nuvarande svårigheterna.

Presidenten i Svea hovrätt framhåller att det är fråga om ärenden av jämförelsevis underordnad betydelse. Till förmån för ett fullföljdsförbud talar enligt presidenten det förhållandet att parkeringsanmärkningen redan har prövats i två instanser (polismyndigheten och tingsrätten) liksom de omständigheterna att målen är av enkel beskaffenhet och har för den enskilde tämligen begränsade rättsverkningar. Om fullföljdsförbud införs bör enligt presidenten inte tingsnotarier vara behöriga att pröva ärendena. Presidenten påpekar att ett fullföljdsförbud inte löser problemet för tingsrätterna. Samtidigt framhålls att frågan om fullföljdsförbud från principiella utgångspunkter är av sådan betydelse att den borde ha remissbehandlats innan förslag förelades riksdagen. För att komma till rätta med den rådande situationen hänvisar presidenten till de möjligheter rättegångsbalken ger att ingripa mot försumlig processföring.

Även Stockholms tingsrätt ställer sig tveksam till om det är lämpligt att nu genomföra den föreslagna ändringen i lagen om felparkeringsavgift. På sikt kan det emellertid enligt tingsrätten vara på sin plats med ett fullföljdsförbud. Förutsättningarna för och konsekvenserna av det nu föreslagna fullföljdsförbudet synes tingsrätten dock inte vara tillräckligt genomlysta. Enligt tingsrättens mening kan en lämplig åtgärd vara att närmare utreda dessa konsekvenser och i samband därmed utreda främst de möjligheter som finns att underlätta och förbättra handläggningen hos polismyndigheten och

tingsrätten för både myndigheterna och dem som anför besvär i parkeringsärenden.

### Utskottet

Justitieutskottet noterar den stora uppmärksamhet som frågan om den domstolsmässiga prövningen av parkeringsanmärkningar tilldragit sig både i den allmänna debatten och i det förevarande lagstiftningsärendet, och utskottet vill redan här slå fast att det är två helt skilda spörsmål som har aktualiserats i ärendet.

Å ena sidan gäller det den mera principiella frågan om hur fullföljdsordningen bör vara inom sanktionssystemet för felparkeringsavgifter. Å andra sidan har samtidigt aktualiserats frågan om åtgärder till följd av den senare tidens osedvanligt starka ökning – framför allt i Stockholm – av det slags ärenden det här gäller.

Som framhållits under ärendets beredning är situationen – särskilt för Stockholms tingsrätts vidkommande – onekligen oroande. Härvidlag får enligt utskottets mening konstateras att ett förverkligande av den i propositionen framförda tanken på ett förbud att fullfölja talan till hovrätt inte skulle lösa de aktuella problemen utan snarast bidra till att förvärra dem. Detta gäller särskilt om – såsom i sådant fall rimligen måste ske – samtidigt därmed föreskrevs att parkeringsärenden i tingsrätt ej får prövas av tingsnotarie. Mot denna bakgrund hyser utskottet tvekan inför förslaget i propositionen. Härtill kommer att det på saken kan anläggas mera principiella synpunkter av allmän räckvidd. I denna del vill utskottet anföra följande.

Frågan hur sådana sanktionssystem som det här gäller bör anordnas när en förutvarande kriminalisering upphör har tidigare berörts i olika kriminalpolitiska sammanhang. I rapporten Nytt straffsystem, Idéer och förslag, avgiven av brottsförebyggande rådets arbetsgrupp rörande kriminalpolitik (BRÅ Rapport 1977:7) behandlades bl. a. hithörande spörsmål (se om depenalisering och administrativa avgifter, s. 344 ff). Arbetsgruppen redovisade några allmänna principer som borde gälla för det fortsatta arbetet och underströk att det är betydelsefullt att ett samlat grepp tas på depenaliseringsfrågan. Enligt arbetsgruppen finns det anledning att gå försiktigt fram innan man fått närmare erfarenheter av genomförda reformer. I sammanhanget kan hänvisas till proposition 1981/82:142 s. 21 f och till av riksåklagaren i år i två promemorior till chefen för justitiedepartementet framlagda förslag till avkriminaliseringar och andra ändringar på trafiklagstiftningens och straffrättens område. Utskottet vill också peka på att föredragande statsrådet liksom trafikutskottet i 1976 års lagstiftningsärende rörande felparkeringsavgifter förutskickade framtida lösningar av överprövningsproblemen i samband med ytterligare övergång till avgiftssystem. Någon mera allmän övergång till avgiftssystem för sådana mera bagatellartade regelöverträdelser som det här gäller har ännu inte kommit till stånd, och något mera samlat

grepp på saken har ännu inte tagits från statsmakternas sida.

Även om utskottet hyser sympati för en ordning där hovrätterna inte belastas med massärenden av den typ det här gäller, innebär emellertid det nu sagda att utskottets tvekan inför tanken att nu genomföra någon principiell ändring i den processuella delen av sanktionssystemet för parkeringsavgifter ytterligare förstärks. En sådan ändring synes f. ö. inte böra ske innan saken fått en bättre belysning än som kunnat ske i detta ärende. Utskottet förordar därför att ärendet på nytt övervägs i regeringskansliet. En fråga som därvid bör aktualiseras är huruvida inte tillräckliga processekonomiska vinster står att göra med en ordning enligt vilken tingsrätts avgörande inte får prövas av hovrätt om inte hovrätten meddelat prövningstillstånd (jämför lagen [1974:8] om rättegången i tvistemål om mindre värden). Intresset av prejudikatbildning talar onekligen för en sådan ordning. Naturligtvis bör i detta sammanhang också övervägas sådana frågor om lagstiftningens överensstämmelse med internationella konventioner som nu rests motionsvägen.

Vad som i detta ärende enligt utskottets mening framstår som särskilt angeläget för de nya överväganden utskottet förespråkar är att snabbt åstadkomma en bättring i förhållandena på tingsrättsnivå. Härvidlag vill utskottet särskilt föra fram tanken att för prövningen i första instans, dvs. hos polismyndigheten, införa ett system med preklusion som påföljd för brister i processföringen (jfr 50 kap. 25 § tredje stycket och 42 kap. 8 a § rättegångsbalken). Även andra åtgärder för att förbättra processföringen och underlätta förhållandena bör naturligtvis övervägas.

Utskottet vill understryka att de åtgärder som påkallas för att förbättra läget på tingsrättsnivå förefaller vara så brådskande att ett genomförande av dem inte synes böra anstå, därest de mera principiella överväganden utskottet nyss förespråkat skulle kräva något längre rådrum.

Sammanfattningsvis leder det sagda utskottet till följande.

Justitieutskottet föreslår trafikutskottet att hemställa att riksdagen med anledning av proposition 1984/85:6 samt motionerna 1984/85:36, 1984/85:37, 1984/85:38 och 1984/85:39 med avslag på 10 och 11 §§ i det genom propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om nya överväganden.

Stockholm den 20 november 1984

På justitieutskottets vägnar

LISA MATTSON

*Närvarande:* Lisa Mattson (s), Eric Jönsson (s), Karin Söder (c), Björn Körlof (m), Hans Pettersson i Helsingborg (s), Helge Klöver (s), Arne Svensson (m), Gunilla André (c), Ulla-Britt Åbark (s), Lars-Erik Lövdén (s), Hans Petersson i Röstånga (fp), Hans Göran Franck (s), Birthe Sörestedt (s), Inger Wickzén (m) och Göran Ericsson (m).

## Bilaga 1

*Presidenten i Svea hovrätt anför*

---  
Under tiden den 1 januari – den 31 oktober 1984 inkom till hovrätten ca 560 mål om parkeringsavgift. För drygt en månad sedan bad jag att en kopia av samtliga beslut som meddelades i hovrätten i sådana mål skulle tillställas administrativa avdelningen. I anledning härav har hit inkommit 116 sådana beslut. I samtliga fall har talan förts av bilägaren genom Parkeringsjuridiska föreningen sedan först polisstyrelsen och sedan tingsrätten lämnat talan mot parkeringsanmärkning utan bifall. I 104 beslut (90 % av samtliga) har hovrätten inte gjort någon ändring i tingsrättens beslut. I sju fall (6 %) har målen återförvisats till tingsrätten eller polisstyrelsen för ytterligare utredning. I fem fall (4 %) har klaganden fått bifall till sin talan och parkeringsanmärkningen blev följaktligen då undanröjd.

Ett typfall av mål om parkeringsavgift innehåller följande moment: I besvären till polisstyrelsen anges att bilen stått uppställd för "lastning/lossning". Polisstyrelsen förelägger klaganden att inom viss tid genom fakturor, intyg eller liknande styrka att uppställning föranletts av på- eller avlastning. Så sker inte. Polisstyrelsen ogillar besvären. Klaganden överklagar till tingsrätten men anger inte heller där några omständigheter, t. ex. om det var lastning eller lossning som pågick vid tillfället, vad som lastades eller lossades och anledningen härtill. Några skriftliga bevis ges inte heller in. Tingsrätten uttalar att klaganden inte ens gjort sannolikt att uppställning föranletts av på- eller avlastning och ogillar besvären. Hovrätten finner inte skäl att göra någon ändring i tingsrättens beslut.

Det är givetvis olyckligt att domstolarnas resurser i så hög grad tas i anspråk för ärenden av jämförelsevis underordnad betydelse. Frågan är emellertid om fullföljdsförbud är den rätta metoden att komma till rätta med problemet. Till förmån för fullföljdsförbud talar att parkeringsanmärkningen redan har prövats i två instanser, nämligen polisstyrelsen och tingsrätten. Dessa ärenden skiljer sig således från andra mål och ärenden, vilka ju handläggs av tingsrätten som första instans. Parkeringsmålen är också av enkel beskaffenhet och har för den enskilde tämligen begränsade rättsverkningar. Det kan därför möjligen godtas att fullföljdsförbud införs. I så fall bör dock inte tingsnotarier längre vara behöriga att pröva dessa ärenden. Men frågan om fullföljdsförbud är principiellt av sådan betydelse att den enligt min mening borde ha remissbehandlats innan förslag lades till riksdagen. Även om ett sådant förbud införs, kvarstår ju f. ö. problemet för tingsrätterna.

Det bör också uppmärksammas att det kan finnas andra medel att komma till rätta med den rådande situationen. Domstolarna är av tradition återhållsamma med att avvisa av part anlitat ombud eller att ingripa vid missbruk av rätten att föra talan vid domstol. Mot bakgrunden av det sätt på

vilket Parkeringsjuridiska föreningens jurister för sin talan, att företrädare för föreningen har uttalat som målsättning att avsikten är att dränka domstolarna i överklaganden och att dessa i ganska få fall lett till att parkeringsanmärkningen har undanröjts kan det hävdas att det i första hand borde undersökas om det finns förutsättningar att anlita de möjligheter som rättegångsbalken ger mot försumlig processföring. Såvitt jag vet har denna fråga ännu inte aktualiserats.

---

## Bilaga 2

*Stockholms tingsrätts framställning till domstolsverket<sup>1</sup>*

Stockholms tingsrätt har redan tidigare uppmärksammat domstolsverket på den mycket stora ökningen av antalet parkeringsärenden. Förhållandena är nu sådana att tingsrätten finner anledning föreligga att tillskriva verket i akt och mening att aktualisera förslag till förenklingar/rationaliseringar.

Antalet parkeringsärenden vid tingsrätten har under de senaste åren ökat – man vågar nästan säga – lavinartat. Antalet inkomna, avgjorda och balanserade ärenden framgår av följande tabell.

	1980	1981	1982	1983	1984-09-30
Ink	457	423	477	1 355	2 754
Avg	347	366	428	573	1 067
Balans	173	230	279	1 061	2 748

Tilläggas skall också att bara under tiden 1–27 oktober har 630 mål inkommit till tingsrätten.

Bakom den stora tillströmningen av mål ligger Parkeringsjuridiska föreningen, en förening som – enligt uttalanden i massmedia – tagit till sin uppgift att försöka sabotera parkeringssystemet i främst Stockholm men även annorstädes. Föreningen värvar medlemmar på flera sätt. Dekaler och brev till personer som erhållit parkeringsanmärkning är några exempel.

Utmärkande för Parkeringsjuridiska föreningen och dess verksamhet är masshantering med hjälp av i skrivautomat i förväg inlagd text. De rättsliga grunderna för överklagandena till tingsrätten är oftast obefintliga eller åtminstone oklara och några omständigheter i det enstaka fallet, som hänför sig till den angivna grunden, utvecklas sällan eller aldrig. Inlagorna – oftast flera sidor långa – innehåller i stället text av en art som ej borde höra hemma i ett rättsligt förfarande. (Se vidare till denna skrivelse bifogat material bilaga 1–4.) Detta leder säkerligen i sin tur till att en del överklaganden, som egentligen har fog för sig, ogillas. Tingsrätten har ju ingen reell möjlighet att urskilja dessa ärenden.

Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift kan en utfärdad parkeringsanmärkning prövas genom följande förfarande.

- Ansökan om rättelse hos polismyndigheten i det polisdistrikt där anmärkningen meddelades (8 §).
- Bestridande av betalningsansvar anmäls hos polismyndigheten. Därvid skall klaganden ange grunden för bestridandet och polisen göra en utredning (9 §).

<sup>1</sup> Bilagor här uteslutna.

- Om polismyndigheten inte undanröjer betalningsansvaret kan besvär föras hos tingsrätt (10 §).
- Talan mot tingsrättens beslut föres genom besvär i hovrätt (10 §). Hovrättens beslut kan ej överklagas.

Det var senvintern/våren 1983 som antalet inkommande parkeringsärenden började öka markant. Varianter av standardiserade inlagor avlöste varandra. Mestadels lämnade tingsrätten besvären utan bifall. Undantagsvis hölls muntlig förhandling. Så småningom började Parkeringsjuridiska föreningen mer eller mindre slentrianmässigt – som det syntes tingsrätten – begära att muntlig förhandling skulle äga rum varvid klaganden skulle höras om de närmare omständigheterna. Tingsrätten övervägde och meddelade 1983-10-24 ett beslut av bl. a. följande innehåll. "Nu aktuella ärenden har först handlagts hos polismyndigheten och därefter vid tingsrätten. NN har, så när som på två mindre upplysningar, inte vid något tillfälle under handläggningen uppgivit något om vad som förevarit vid de aktuella tidpunkter han erhållit parkeringsanmärkningar. I anledning av två parkeringsanmärkningar har han hos polismyndigheten anfört att han lastat/lossat dentalprodukter. Han är egen företagare och driver rörelse med dylika. I övrigt har han emellertid ej givit någon som helst information om lastningen/lossningens art. – NN har i slutskrift till tingsrätten hemställt att ärendet skall utsättas till förhandling och att han själv skall höras till styrkande av att lastning/lossning förekommit. Enär NN hitintills inte gjort något som helst försök att förebringa några uppgifter eller någon bevisning till stöd för sina påståenden – vilket torde kunna gå även i skrift – finner tingsrätten inte skäl föreligga att företa ärendet till muntlig förhandling. – I övrigt gör tingsrätten följande bedömning. Enligt vägtrafikkungörelsen anses all uppställning som parkering i den mån det ej är fråga om på- eller avstigning eller på- eller avlastning. Det ligger i sakens natur, att den som till sin förmån åberopar en undantagsregel har att åtminstone förebringa så mycket utredning till stöd för sitt påstående att detta framstår som sannolikt. – Som redan framgått har NN varken vid tingsrätten eller eljest förebringat sådan utredning. På grund av det anförda finner tingsrätten att besvären skall lämnas utan bifall." Hovrätten fastställde beslutet och fram till i somras handlade tingsrätten ärendena i enlighet med utvecklad praxis. Tillströmningen av ärenden bara ökade och så också balanserna. Den 1 oktober 1983 tillfördes avdelningen (19B) en notarie, vars uppgift bl. a. skulle vara att avgöra parkeringsärenden. Antalet inkomna ärenden har emellertid varit av sådan mängd att balanserna ökat kontinuerligt. Mest besvärande har situationen varit på kanslisidan. Hanteringen av ärendena inrymmer många tidskrävande moment och i stort sett alla ärenden skall dessutom efter överklagande vidarebefordras till hovrätten. (Ang. handläggningsordning – se bilaga 5.)

Den 25 juli 1984 prövade hovrättens 15:e avdelning ett sedvanligt beslut av tingsrätten (bilaga 6). Hovrätten ansåg att tingsrätten gjort fel som avgjort

ifrågavarande ärende utan förhandling, undanröjde beslutet samt visade ärendet åter till tingsrätten för erforderlig behandling. Hovrättens beslut vållade viss förvåning, särskilt som hovrätten vid en intern praxisdiskussion så sent som den 15 maj 1984 hade uttalat att man i stort accepterade tingsrättens praxis.

Hovrättens beslut den 25 juli 1984 föranledde förnyade diskussioner inom tingsrätten. Tingsrätten har för en stor del ärenden utformat beslut av ny lydelse (bilaga 7). Om muntlig förhandling skulle behöva hållas i samtliga parkeringsärenden skulle arbetssituationen bli svår. Ett normalt ärende som avgörs på handlingarna erfordrar ungefär 30 minuters juristarbetskraft och 60 minuters kansliarbetskraft. Muntlig förhandling kan beräknas medföra ett plus om ungefär 75 minuter totalt.

I regeringens proposition 1984/85:6 beslutad den 17 maj i år föreslås bl. a. fullföljdsförbud till hovrätt fr. o. m. 1985-01-01 i nu aktuella ärenden. I propositionen sägs bl. a. att domstolspraxis nu är utvecklad och att tillströmningen av ärenden till hovrätten inte är anmärkningsvärt stor.

Närmast i anledning av propositionen men också den aldrig sinande strömmen av ärenden inbjöd tingsrätten representanter för kommunikations- och justitiedepartementen till ett besök på tingsrätten den 18 september 1984. (Se bifogat program, bilaga 8.) Vid detta tillfälle dryftades förutom de aktuella förhållandena också olika möjligheter att lagstiftningsvägen rationalisera verksamheten. Fullföljdsförbud underlättar visserligen för hovrätten men vilka blir konsekvenserna för tingsrätten? Färre mål att skicka vidare till hovrätten – ja – men skall notarier få avgöra ärenden i sista instans och är domstolspraxis verkligen klar? – Propositionen ligger nu på riksdagens bord.

Några förenklingsförslag har diskuterats inom tingsrätten. – Som har framgått av det ovan sagda missbrukar Parkeringsjuridiska föreningen systemet genom att i princip aldrig "visa korten" – dvs. utveckla grunderna för talan och redogöra för de närmare omständigheterna i de enskilda fallen. Sker det så sker det först i tingsrätt eller möjligen i hovrätt, trots att man enligt lagen skall ange grunderna redan hos polismyndigheten och klaganden dessutom i princip alltid i skrivelse bereds tillfälle att "utveckla sin talan" redan där.

En uttrycklig regel av motsvarande innehåll som 50 kap. 25 § 3 st. RB – att omständighet eller bevis som ej tidigare förebragts får åberopas endast om giltig ursäkt för tidigare underlåtenhet finns – skulle naturligtvis vara av stort värde och underlätta handläggningen i samtliga instanser.

En lagändring innebärande att besvär skall inges direkt till polismyndigheten skulle också vara av godo. Tingsrätten skulle då erhålla akt och besvärslinaga på en gång i stället för att som nu behöva rekvirera akter från polisen med ett antal vänte- och sorteringsmoment som följd.

Avslutningsvis i denna del kan det vara på plats att nämna något om förfarandet vid "överklagande av parkeringsanmärkningar" utfärdade vid

uppställning på tomtmark. Ansökan om betalningsföreläggande följer om man ej betalar avgiften och efter bestridande härav hänskjuts målet till rättegång. Målet handläggs enligt lagen om rättegången i tvistemål om mindre värden och i det förfarandet har den parkerande möjlighet att utveckla sin talan. För behandling av hovrätten erfordras prövningstillstånd av hovrätten, vilket vanligtvis inte torde ges. I det förfarandet har man alltså i princip bara ett tillfälle att få sin sak prövad till skillnad från det tidigare beskrivna förfarandet enligt lagen om felparkeringsavgift som ger tre tillfällen eller, om man också använder rättelsemöjlighet, fyra tillfällen.

Domarna vid tingsrätten har inte kunnat undgå att uppmärksamma att det stundtals utfärdas felaktiga parkeringsanmärkningar. Med det omfång som denna ärendehantering nu har och på det sätt majoriteten av parkeringsanmärkningar överklagas av Parkeringsjuridiska föreningen är emellertid risken stor att domarna ej upptäcker, om ett överklagande verkligen är berättigat. Justeringar i den riktning tingsrätten ovan skisserat skulle säkert ge positivt resultat såväl för allmänheten som för domstolsväsendet.

Eftersom problemet kan ses som ett effektivitetsproblem (jfr effektivitet enl. MBA-S) finner tingsrätten att det kan vara lämpligt att på detta sätt aktualisera frågan hos domstolsverket. Från tingsrättens sida är vi naturligtvis beredda att ytterligare utveckla våra tankegångar om så skulle vara önskvärt.

---