

1975/76:106

med förslag till lag om felparkeringsavgift, m. m.;

beslutad den 22 januari 1976.

Regeringen föreslår riksdagen att antaga de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll denna dag.

På regeringens vägnar

G. E. STRÄNG

BENGT NORLING

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram förslag till lag om felparkeringsavgift. Enligt den föreslagna lagen avkriminaliseras de flesta former av parkeringsförseelser och den nuvarande parkeringsboten ersätts med en avgift, som fordonsägaren är betalningsansvarig för. Invändningar mot parkeringsanmärkningen avses inte inverka på skyldigheten att erlägga avgiften men avgiften återbetalas om invändningen godtas vid den rättsliga prövning som fordonsägaren kan begära om han bestrider anmärkningen. Den nya avgiften föreslås i princip tillfalla vederbörande kommun efter avdrag för statsverkets administrationskostnader. Genom det nya sanktionssystemet åstadkoms – utan avkall på rättssäkerheten – en enklare och mindre resurskrävande ordning för beivrande av parkeringsförseelser.

Vidare föreslås vissa jämkningar i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall. Ändringarna innebär bl. a. att felparkerat fordon får flyttas om det inte är osannolikt att parkeringen innebär fara för trafikolycka eller hinder i trafiken.

1 Förslag till

Lag om felparkeringsavgift

Härigenom föreskrives följande.

1 § Regeringen får förordna att denna lag skall tillämpas i fråga om överträdelse av föreskrift rörande parkering eller stannande av fordon som är upptaget i bilregistret eller motsvarande utländska register om överträdelsen ej är belagd med straff.

2 § Överträder någon föreskrift som avses i 1 § är han skyldig att erlägga avgift (felparkeringsavgift).

3 § Felparkeringsavgift utgör lägst femtio och högst etthundrafemtio kronor.

I kommun, som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning, fastställer kommunfullmäktige felparkeringsavgiftens belopp. I annan kommun fastställs beloppet av länsstyrelsen.

4 § Den som när överträdelsen skedde 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 fränhänts honom genom brott.

5 § Har fordon stannats eller parkerats i strid mot föreskrift som avses i 1 §, får polisman eller sådan trafikövervakare som avses i 2 § lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning meddela parkeringsanmärkning. Sådan anmärkning skall innehålla uppmaning att inom viss tid betala den fastställda avgiften. Anmärkningen överlämnas till fordonets förare eller ägare eller fästes på fordonet.

6 § Betalas ej felparkeringsavgift inom föreskriven tid, skall fordonets ägare erinras om betalningsansvaret och uppmanas att inom viss tid betala avgiften.

Betalas ej avgiften efter uppmaning som avses i första stycket, utfärdas åläggande för fordonets ägare att betala avgiften inom viss tid. Efterkommes ej åläggandet, skall avgiften indrivas.

7 § Avgift skall erläggas inom föreskriven tid även om talan föres om undanröjande av betalningsskyldigheten.

8 § Meddelas parkeringsanmärkning och anser fordonets förare eller ägare att så ej hade bort ske, får han ansöka om rättelse hos polismyndigheten i det polisdistrikt där anmärkningen meddelades. Bifalles ansökan, undanröjer myndigheten betalningsansvaret.

Bifalles ej ansökan om rättelse eller kan frågan icke lämpligen prövas i denna ordning, erinras den som har begärt rättelse om möjligheten att bestrida betalningsansvar på det sätt som anges i 9 §.

Mot beslut med anledning av begäran om rättelse får talan ej föras.

9 § Ägare av fordon, i fråga om vilket parkeringsanmärkning har meddelats, får hos polismyndigheten i det polisdistrikt där parkeringsanmärkningen meddelades skriftligen anmäla att han bestrider betalningsansvar. Därvid skall grunden för bestridandet anges.

Har bestridande anmälts, verkställer polismyndigheten den utredning som behövs. Sedan utredningen har avslutats, meddelar polismyndigheten beslut med anledning av bestridandet. Finner myndigheten att parkeringsanmärkning ej hade bort meddelas eller att betalningsansvar av annan anledning ej åvilar den som bestritt sådant ansvar, undanröjer den betalningsansvaret.

Anmäles bestridande senare än sex månader efter det att avgiften har erlagts eller utmätningsman vidtagit åtgärd för indrivning av avgiften, avvisas anmälan.

10 § 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.

Mot tingsrätts beslut får talan ej föras.

11 § I tingsrätt för allmän åklagare det allmännas talan.

12 § Tingsrätt är vid handläggning av ärende enligt denna lag domför med en lagfaren domare.

13 § Om ej annat följer av denna lag äger bestämmelserna i uppbördslagen (1953:272) om indrivning, avkortning och avskrivning motsvarande tillämpning i fråga om felparkeringsavgift.

Äläggande enligt 6 § andra stycket får ej utfärdas senare än ett år efter den dag då överträdelsen skedde.

Åtgärd för indrivning av felparkeringsavgift får ej vidtagas senare än fem år efter den dag överträdelsen skedde.

14 § Väckes åtal eller utfärdas strafföreläggande för gärning som icke omfattas av förordnande enligt denna lag och ingår i gärningen förfarande som kan föranleda parkeringsanmärkning, skall sådan anmärkning ej meddelas.

15 § Felparkeringsavgift återbetalas om

1. betalningsansvaret har undanröjts genom beslut som har vunnit laga kraft,
2. avgift tidigare har erlagts för samma överträdelse,
3. det i annat fall har förekommit fel som avsett ärendets handläggning och felet har varit till men för den som erlagt avgift eller
4. avgiften redan har erlagts, när åtal väckes eller strafföreläggande utfärdas i fall som avses i 14 §.

16 § Har parkeringsanmärkning meddelats i kommun som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning tillfaller felparkeringsavgiften kommunen. I annat fall tillfaller avgiften statsverket.

Vid utbetalning till kommun av erlagd felparkeringsavgift avdrages statsverkets kostnader med belopp som fastställs av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer. När lagen träder i kraft skall lagen (1960:683) om parkeringsbot upphöra att gälla. I fråga om överträdelse som skett före den nya lagens ikraftträdande skall dock äldre bestämmelser tillämpas.

2 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrives i fråga om lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall,

dels att i 11 § ordet "Konungen" skall utbytas mot ordet "regeringen".

dels att 2, 3, 4, 6 och 8 §§ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Fordon får flyttas enligt denna lag om det

1. är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller *betydande* hinder uppkommer i trafiken,

2. är uppställt i strid mot föreskrift om uppställning av fordon så att renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg avsevärt försvåras, eller

3. med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste anses övergivet.

Fordon får flyttas enligt denna lag om det

1. är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller hinder uppkommer i trafiken,

2. är uppställt i strid mot föreskrift om uppställning av fordon så att renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg avsevärt försvåras, eller

3. med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste anses övergivet.

Har fordon ställts upp i strid mot föreskrift om stannande eller parkering skall fall som avses i första stycket 1 anses föreligga, om det ej är osannolikt att fara uppstår eller hinder uppkommer.

3 §

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 1 meddelas och verkställs av polismyndigheten.

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 1 meddelas och verkställs av polismyndigheten. *I kommun som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning får sådant beslut meddelas och verkställas av kommunal myndighet.*

Nuvarande lydelse

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 2 eller 3 meddelas av polismyndigheten, om vägförvaltning eller kommunal myndighet begär det, och verkställs av den som påkallat beslutet. I den mån *Konungen* bestämmer får vägförvaltning eller kommunal myndighet själv besluta om sådan flyttning.

I flyttningsbeslut anges om fordonet är fordonsvrak.

4 §

Fordonsvrak som flyttas skall så snart det lämpligen kan ske skrotas eller undanskaffas på annat sätt.

Flyttas annat fordon, skall det ställas upp så nära den plats där det anträffades, att det lätt kan återfinnas. Kan fordonet ej lämpligen ställas upp på sådant sätt eller är det att anse som övergivet enligt 2 § 3, skall det förvaras på särskild uppställningsplats för fordon som flyttas enligt denna lag.

6 §

När beslut om flyttning meddelats, skall *polismyndigheten* underrätta ägaren så snart det kan ske.

Har fordon ställts upp till förvaring på särskild uppställningsplats och har ägaren ej kunnat anträffas, skall *polismyndigheten* utan dröjsmål kungöra *flyttningen* i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse möjlig.

8 §

Ägare av fordon som flyttats enligt denna lag är skyldig ersätta kostnaden för flyttningen och övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet förelig-

Föreslagen lydelse

Beslut om flyttning av fordon som avses i 2 § 2 eller 3 meddelas av polismyndigheten, om vägförvaltning eller kommunal myndighet begär det, och verkställs av den som påkallat beslutet. I den mån *regeringen* bestämmer får vägförvaltning eller kommunal myndighet själv besluta om sådan flyttning.

Flyttas annat fordon, skall det förvaras på särskild uppställningsplats för fordon som flyttas enligt denna lag eller ställas upp så nära den plats där det anträffades att det lätt kan återfinnas.

När beslut om flyttning meddelats, skall *den myndighet som meddelat beslutet* underrätta ägaren så snart det kan ske.

Har fordon ställts upp till förvaring på särskild uppställningsplats och har ägaren ej kunnat anträffas, skall *den myndighet som verkställt flyttningen* kungöra *den* i tidning inom orten eller på annat lämpligt sätt samt vidtaga de fortsatta undersökningar och åtgärder som kan anses påkallade för att göra underrättelse möjlig.

Ägare av fordon som flyttats enligt denna lag är skyldig ersätta kostnaden för flyttningen och övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet förelig-

ger ej, när ägaren gör sannolikt, att fordonet frånhänts honom genom brott, eller när fara eller hinder som avses i 2 § 1 uppstått till följd av omständighet som inte bort förutses av den som ställt upp fordonet.

ger ej, när ägaren gör sannolikt, att fordonet frånhänts honom genom brott eller att förhållandena vid tiden för uppställningen var sådana att den icke innebar eller kunde förutses komma att innebära fara eller hinder som avses i 2 § 1.

Vid beräkning av kostnaderna skall avdragas fordonets värde, om äganderätten övergått enligt 7 §.

Fordon som förvaras på särskild uppställningsplats behöver ej utlämnas, förrän kostnaderna betalats.

Kostnad, som ej uttages av ägaren, bäres av statsverket eller, om flyttningsbeslutet verkställt av kommunal myndighet, av kommunen.

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

3 Förslag till

Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

Häri genom föreskrives, att 20 § kommunalskattelagen (1928:370) skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

20 §¹

Vid beräkningen av inkomsten från särskild förvärvskälla skola från samtliga ur förvärvskällan under beskattningsåret härflutna intäkter i penningar eller penningars värde (b r u t t o i n t ä k t) avräknas alla omkostnader under beskattningsåret för intäkternas förvärvande och bibehållande. Att koncernbidrag, som icke utgör sådan omkostnad, ändå skall avräknas i vissa fall och inräknas i bruttointäkt hos mottagaren framgår av 43 § 3 mom.

Avdrag må *icke* ske för:

den skattskyldiges levnadskostnader och därtill hänförliga utgifter, däruti inbegripet vad skattskyldig utgivit såsom gåva eller såsom periodiskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll;

värdet av arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförts av den skattskyldige själv, andre maken, hemmavarande barn under 16 år eller hemmavarande barn, som fyllt 16 men ej 18 år och som ej anses tillhöra arbetspersonalen;

ränta å den skattskyldiges eget, i hans förvärvsverksamhet nedlagda kapital;

svenska allmänna skatter;
kapitalavbetalning å skuld;

avgift enligt 8 kap. studiestödslagen (1973:349);

avgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift;

belopp för vilket arbetsgivare är

Avdrag må *icke* ske för:

den skattskyldiges levnadskostnader och därtill hänförliga utgifter, däruti inbegripet vad skattskyldig utgivit såsom gåva eller såsom periodiskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll;

värdet av arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförts av den skattskyldige själv, andre maken, hemmavarande barn under 16 år eller hemmavarande barn, som fyllt 16 men ej 18 år och som ej anses tillhöra arbetspersonalen;

ränta å den skattskyldiges eget, i hans förvärvsverksamhet nedlagda kapital;

svenska allmänna skatter;
kapitalavbetalning å skuld;

avgift enligt 8 kap. studiestödslagen (1973:349);

avgift enligt lagen (1972:435) om överlastavgift;

belopp för vilket arbetsgivare är

¹ Senaste lydelse 1975:1174.

Nuvarande lydelse

ansvarig enligt 75 § uppbördslagen
(1953:272);

förlust, som är att hänföra till ka-
pitalförlust.

(Se vidare anvisningarna.)

Föreslagen lydelse

ansvarig enligt 75 § uppbördslagen
(1953:272);

*avgift enligt lagen (1976:000) om fel-
parkeringsavgift;*

förlust, som är att hänföra till ka-
pitalförlust.

(Se vidare anvisningarna.)

Denna lag träder i kraft den dag regeringen bestämmer.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET

Utdrag
PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1976-01-22

Närvarande: statsrådet Sträng, ordförande, och statsråden Andersson, Johansson, Holmqvist, Aspling, Geijer, Bengtsson, Norling, Lidbom, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Zachrisson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson.

Föredragande: statsrådet Norling.

Proposition med förslag till lag om felparkeringsavgift m. m.

1 Inledning

Rikspolisstyrelsen och Stockholms gatunämnd har i framställningar till Kungl. Maj:t den 18 oktober resp. den 21 januari 1971 hemställt om åtgärder för att möjliggöra en bättre kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad och underlätta beivrandet av parkeringsförseelser.

Inom kommunikationsdepartementet har därefter utarbetats promemorian (Ds K 1973:6) Vissa frågor om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad.

Promemorian har remissbehandlats. Yttranden har avgetts av riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, Göta hovrätt, statens trafiksäkerhetsverk, statens planverk, byggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms, Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län, Stockholms, Göteborgs och Malmö kommuner, Motorbranschens riksförbund, Motororganisationernas samarbetsdelegation, Näringslivets trafikdelegation, Svenska kommunförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges bilindustri- och bilgrossistförening samt Sveriges trafikbilägares riksorganisation. Några remissinstanser har bifogat yttranden från andra myndigheter eller sammanslutningar.

2 Nuvarande ordning

2.1 Bestämmelser om stannande och uppställning

Bestämmelser som reglerar rätten att stanna och ställa upp fordon på väg finns dels i vägtrafikkungörelsen (1972:603, ändrad senast

1975:882-VTK), dels i lokala trafikföreskrifter som har utfärdats med stöd av VTK. Enligt 2 § VTK räknas som parkering uppställning av fordon med eller utan förare. Som parkering räknas dock inte uppställning under kortare tid för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods.

Enligt den allmänna bestämmelsen i 70 § VTK är det förbjudet att stanna eller parkera fordon på sådan plats eller på sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. I 69 § första stycket VTK anges att fordon får stannas eller parkeras endast på högra sidan i färdriktningen om det inte finns skenor på högra sidan av vägen eller det är fråga om väg med enkelriktad trafik.

I 71-74 §§ VTK räknas vissa konkreta fall upp när stannande eller parkering inte får ske.

71 § VTK föreskriver att annat fordon än sådan tvåhjulig cykel eller moped som ej har sidvagn inte får stannas eller parkeras på gångbana eller cykelbana.

Enligt 72 § VTK får fordon inte stannas eller parkeras

1. på övergångsställe eller på korsande cykelbana eller inom ett avstånd av tio meter före övergångsstället eller cykelbanan,

2. i vägkorsning eller inom ett avstånd av tio meter från korsande vägbanas närmaste ytterkant,

3. i korsning mellan väg och järnväg eller spårväg,

4. på sådant sätt att vägmärke eller trafiksignal skymmes,

5. i vägport eller tunnel,

6. på eller i närheten av backkrön eller i kurva där sikten är skymd eller nära sådan,

7. där körbanan före vägkorsning är delad i körfält genom spärrlinje eller så nära början av sådan linje att inkörning i rätt körfält försvåras,

8. i annat fall än som sägs under 7 längs en spärrlinje, om avståndet mellan fordonet och linjen är mindre än tre meter och en streckad linje ej löper mellan fordonet och spärrlinjen,

9. i krypfält eller cykelfält.

I 73 § VTK regleras uppställning vid hållplats för buss eller spårvagn. Fordon får inte parkeras på en genom vägmarkering angiven sträcka på vardera sidan om märke som anger sådan hållplats. Om markering saknas får fordon inte parkeras inom tolv meter på vardera sidan om märket. Där fordon inte får parkeras, får det inte heller stannas annat än för på- eller avstigning som kan ske utan hinder för buss- eller spårvägstrafiken.

Enligt 74 § första stycket VTK får fordon inte parkeras

1. närmare än trettio meter från plankorsning,

2. framför infart till fastighet eller annars så att trafik med fordon till eller från fastigheten väsentligt försvåras,

3. på huvudleds körbana utom tätbebyggt område,

4. på körbana bredvid annat fordon som stannats längs körbanans kant än sådan tvåhjulig cykel, moped eller motorcykel som saknar sidvagn,

5. så att det hindrar tillträde till annat fordon eller så att detta inte kan föras från platsen,

6. så att fordonet med något hjul står utanför parkeringsruta eller annan vägmarkering som anger var parkering skall ske.

Bestämmelsen i 74 § 3 tillämpas enligt kungörelsen (1972:605) om införande av ny vägtrafiklagstiftning (ändrad senast 1974:750) inte före den 1 maj 1976.

Bestämmelser om stannande och parkering finns också i 142 § VTK där det anges att fordon inte får stannas eller parkeras på motorväg eller påfartsväg eller avfartsväg till sådan väg annat än på särskilt anvisad parkeringsplats.

Enligt 144 § VTK gäller bestämmelsen i 142 § även i fråga om trafik på motortrafikled och på- och avfartsväg till sådan led.

För polisfordon och fordon som används i väghållningsarbete finns vissa undantag från uppställningsförbudet.

Enligt 147 § och 148 § andra stycket VTK får trafiknämnd meddela vissa lokala trafikföreskrifter bl. a. om förbud att stanna eller parkera fordon. Föreskrifterna får avse viss väg eller vägsträcka eller samtliga vägar inom visst område. Genom tillkomsten av terrängtrafikkungörelsen (1972:594, ändrad senast 1975:1315-TTK) har öppnats möjlighet för trafiknämnd att meddela förbud att stanna eller parkera fordon också utanför väg (57 § andra stycket 2 TTK). Lokal trafikföreskrift skall offentliggöras. Bestämmelser härom finns i 152 § VTK och 59 § TTK. Utmärkning med vägmärke skall ske enligt kungörelsen (1966:270) om vägmärken m. m. (ändrad senast 1974:101-VMK).

Med stöd av lagen (1957:259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse å allmän plats m. m. (omtryckt 1972:102) kan kommun besluta om avgiftsbeläggning av parkeringsplatser om det behövs för att ordna trafiken. Lagen gäller avgifter för rätt att under begränsad tid begagna av kommunen för allmän parkering upplåten plats på gata, torg eller annan allmän plats. I kommunens beslut bestäms också grunderna för beräkning av avgifterna. Det ankommer på trafiknämnden att meddela de lokala trafikföreskrifter varigenom bilisterna åläggs att erlagga parkeringsavgift. Nämnden anger vilka parkeringsplatser som skall avgiftsbeläggas och bestämmer också avgiftsbeloppen, när beslut fattats om differentierade avgifter.

2.2 Åtgärder vid parkeringsförseelser

2.2.1 *Straffrättsligt beivrande*

Överträdelse av de redovisade bestämmelserna i VTK eller av lokal trafikföreskrift om stannande eller parkering av fordon kan medföra ansvar för vårdslöshet i trafik eller hinder i trafik enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (ändrad senast 1975:611 – TBL). Är gärningen inte straffbar enligt TBL, döms till böter, högst 500 kr., enligt 164 § första stycket

5, 9 eller 10 VTK eller 71 § 5 TTK. Har motorfordon stannats eller parkerats i strid mot 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1–5 eller 7–9, 73 § eller 74 § första stycket VTK eller förbud som gäller på grund av lokal trafikföreskrift enligt VTK och är det inte utrett vem som förde fordonet, döms i stället ägaren till straff (subsidiärt ägaransvar). Gör omständigheterna det sannolikt att fordonet har frånhänts ägaren genom brott, straffas han dock inte (164 § andra stycket VTK). Bestämmelsen om subsidiärt ägaransvar har gällt sedan utgången av år 1969. Regeln är så avfattad att utredning måste ske inte endast om ägaren bestrider ansvar utan även om han endast underlåter att betala parkeringsboten.

Straff för brott mot reglerna om stannande och parkering kan givetvis utdömas av domstol efter åtal. Vidare kan åklagare genom strafföreläggande i stället för att väcka åtal förelägga den misstänkte det straff han anser brottet förskylla. Slutligen finns möjlighet att förelägga den misstänkte parkeringsbot eller ordningsbot.

Parkeringsbotsförfarandet regleras i lagen (1960:683) om parkeringsbot (omtryckt 1968:194) och parkeringsbotskungörelsen (1968:200, ändrad senast 1973:977). Förfarandet kan bara tillämpas beträffande motorfordon och endast vid förseelser mot 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1, 2, 4, 5 och 7, 73 § samt 74 § första stycket 2, 4, 5 och 6 VTK samt mot lokala trafikföreskrifter som avses i 147 § andra stycket 7 VTK (förbud mot stannande eller parkering). Förfarandet kan numera användas i samtliga polisdistrikt. Det innebär att, när en sådan förseelse har begåtts, polisman eller kommunal trafikövervakare som avses i lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1967:61) kan lämna till föraren eller fästa på fordonet en anmaning att betala parkeringsbot inom viss tid. Botens belopp fastställs av riksåklagaren inom vissa i lagen angivna gränser, lägst 10 och högst 100 kr. Enligt riksåklagarens beslut (1968:397) om parkeringsbot utgår parkeringsbot i Stockholms polisdistrikt med 50 kr. och i övriga polisdistrikt med 35 kr. Boten betalas till rikspolisstyrelsen och tillfaller staten. Under den tid som har angetts i anmaningen får åtal inte ske. Betalas boten inom tiden eller senare men innan stämning, stämningsansökan, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har utfärdats vidtas inga ytterligare åtgärder. Om strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot har hunnit utfärdas kan den som utfärdat föreläggandet förklara att betalningen skall gälla och återkalla föreläggandet. Har parkeringsbot betalats med giltig verkan företas ingen utredning om vem som begått förseelsen utan den skyldige behåller sin anonymitet. Vid dubbelbetalning och i vissa andra fall skall parkeringsbot återbetalas. Reglerna härom finns i parkeringsbotskungörelsen.

Även ordningsbotssystemet är numera tillämpligt i hela landet. Det regleras i 48 kap. rättegångsbalken och ordningsbotskungörelsen (1968:199, ändrad senast 1974:1078). Riksåklagaren bestämmer i samråd med rikspolisstyrelsen med viss i rättegångsbalken angiven begränsning vil-

ka förseelser som får beivras genom föreläggande av ordningsbot. Riksåklagarens nu gällande beslut (1973:154, ändrat senast den 11 april 1975) om ordningsbot för vissa brott upptar samtliga förseelser mot bestämmelser om stannande och parkering som redovisats tidigare utom förseelse mot 70 §, 74 § första stycket 3 VTK, som inte träder i kraft före den 1 maj 1976, och mot föreskrift enligt 57 § andra stycket 2 TTK. Det bör dock anmärkas, att ordningsbot i praktiken knappast torde användas, då parkeringsbotsförfarandet är tillämpligt. Riksåklagaren bestämmer också botens belopp. Enligt riksåklagarens beslut är ordningsboten för alla de överträdelse som kan beivras med parkeringsbot densamma som parkeringsboten. Medan parkeringsbotssystemet bara är tillämpligt i fråga om motorfordon, kan ordningsbotssystemet tillämpas även när det gäller olaga stannande eller parkering av andra fordon, t. ex. släpfordon och cyklar. Föreläggande av ordningsbot får utfärdas av polisman med vissa kvalifikationer i fråga om tjänsteställning eller utbildning. För att föreläggande skall få utfärdas gäller bl. a. att den misstänkte inte förnekar gärningen. Föreläggandet utfärdas till godkännande omedelbart eller inom viss tid. Har visstid angetts får fråga om ansvar för brottet inte prövas på nytt förrän tiden har gått ut. Om godkännande sker sedan stämning eller stämningsansökan har utfärdats, är det ogiltigt. Detsamma gäller om godkännande efter det att åklagare har utfärdat strafföreläggande, om inte åklagaren förklarar godkännandet giltigt och återkallar strafföreläggandet. Godkänt föreläggande gäller som lagakraftvunnen dom men kan undanröjas enligt bestämmelserna i 59 kap. 5-9 §§ rättegångsbalken.

Strafföreläggande regleras i 48 kap. rättegångsbalken och strafföreläggandekungörelsen (1970:60, ändrad senast 1975:288). Strafföreläggande innebär att åklagaren förelägger den misstänkte till godkännande ett bötesstraff, fastställt efter vad åklagaren anser brottet förskylla. Eftersom strafföreläggande är ett alternativ till åtal förutsätts att åklagaren har samma beslutsunderlag som vid beslut om åtal. Detta innebär att reglerna om förundersökning i 23 kap. rättegångsbalken och förundersökningskungörelsen (1947:948, omtryckt 1969:589, ändrad senast 1975:969) skall tillämpas. Formell förundersökning behöver inte ske i fråga om bötesbrott om tillräckliga skäl för åtal ändå föreligger. Sedan strafföreläggande förett brott har utfärdats får frågan om ansvar för brottet inte prövas på nytt förrän tiden för godkännande utgått. Godkänt strafföreläggande gäller som lagakraftvunnen dom men kan undanröjas enligt reglerna i 59 kap. 5-8 §§ rättegångsbalken. Om strafföreläggandet inte godkänns, får åklagaren väcka åtal i vanlig ordning.

Vid domstol handläggs mål om parkeringsförseelser på samma sätt som andra brottmål. Eftersom endast böter ingår i straffskalan är tingsrätt domför med en lagfaren domare. Om målet handläggs av tingsnotarie skall dock nämnd delta i avgörandet. Liksom andra brottmål förutsätter mål om parkeringsförseelser i tingsrätt huvudförhandling inför rätten.

Om parkeringsbot har tillämpats kan anmälan till körkortsregistret inte ske. När parkeringsbotssystemet infördes undantogs emellertid från anmälan till

registret inte bara förseelser som har beivrats genom parkeringsbot utan samtliga motsvarande förseelser oavsett hur de beivrats i det enskilda fallet. Enligt 119 § körkortskungörelsen (1972:592, omtryckt 1975:58, ändrad senast 1975:1038 – KKK) skall således anmälan inte ske när det gäller överträdelse av 69 § första stycket, 71 §, 72 § 1, 2, 4, 5, 7, 8 eller 9 eller 73 § eller 74 § VTK och inte heller när det gäller överträdelse av lokal trafikföreskrift om stannande eller parkering.

2.2.2 Flyttning av fordon

Enligt 2 § lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall (ändrad senast 1969:728), får fordon flyttas om det

1. är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken,

2. är uppställt i strid mot föreskrift om uppställning av fordon så att renhållning, snöröjning eller annat arbete på väg avsevärt försvåras, eller

3. med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det stått uppställt på samma plats eller annan omständighet måste anses övergivet.

Beslut om flyttning meddelas av polismyndigheten. Beslut om flyttning enligt 2 § 2 och 3 kan få fattas av vägförvaltning eller kommunal myndighet i den mån regeringen bestämt det. Ett tiotal kommuner har fått sådan rätt. Flyttningsbeslut verkställs av den som har fattat beslutet. Om flyttning skall ske enligt 2 § 2 eller 3 och beslutet har meddelats av polismyndighet verkställs flyttningen dock av den som påkallat beslutet.

När ett fordon flyttas skall det i första hand ställas upp så nära den plats där det anträffades att det lätt kan återfinnas. Om någon sådan plats inte finns tillgänglig eller om fordonet är att anse som övergivet skall det flyttas till särskild uppställningsplats. Ägaren till fordonet skall underrättas om beslut om flyttning så snart det kan ske. Om fordonet flyttats till särskild uppställningsplats skall flyttningen kungöras på visst sätt. Fordonsägaren är skyldig att betala flyttningskostnaden, om han inte gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott eller fara eller hinder som avses i 2 § 1 uppstått till följd av omständighet som inte bort förutses av den som ställde upp fordonet.

2.3 Ägaransvar i trafiklagstiftningen

Av den tidigare redogörelsen framgår att ägare av fordon har ett visst ansvar för parkeringsförseelser som begås med hans fordon. Därutöver har fordonsägare ett långt gående ansvar för att fordonet inte brukas i strid mot gällande bestämmelser. Brukas fordonet trots att det är bristfälligt utrustat eller av vissa andra anledningar inte får användas straffas ägaren enligt 105 och 106 §§ fordonskungörelsen (1972:595, ändrad senast 1975:881 – FK) om han inte visar att han har gjort vad han kunnat för att hindra att fordonet brukades. Liknande ansvarsbestämmelser finns, när det gäller terrängfordon, i 70 och 71 §§ TTK

och, i fråga om förseelser mot bilavgaskungörelsen (1972:596, ändrad senast 1975:59 – BAK), i 10 § BAK. Vidare straffas enligt 163 § VTK ägare av fordon som har brukats i strid mot gällande last- och viktbestämmelser om han ej visar att förseelsen har berott på omständighet som han inte har kunnat råda över. Beträffande dessa bestämmelser gäller parallellt även ett visst ansvar för föraren. Liknande bestämmelser om ägaransvar förekommer även i bilregisterkungörelsen (1972:599, omtryckt 1973:765, ändrad senast 1975:431 – BRK).

Om fordonet ägs av staten, kommun eller juridisk person gäller särskilda bestämmelser i de nämnda författningarna om vem som skall bära ägaransvaret (166 § VTK, 76 § TTK, 112 § FK, 92 § BRK). I fråga om bilar som innehas på grund av avbetalningsköp gäller enligt 165 § VTK, 6 § TTK, 6 § FK, 14 § BAK och 7 § BRK att bestämmelserna om ägare i stället skall gälla innehavaren. I 138 § KKK och 75 § TTK finns bestämmelser om straff för vårdnadshavare eller arbetsgivare för det fall att moped eller terrängskoter förs av barn som inte har fyllt femton år.

Av intresse i förevarande sammanhang är också lagen (1972:435) om överlastavgift (ändrad senast 1974:292). Enligt denna påförs ägaren av ett fordon som framförs i strid mot bestämmelserna om vägars och fordons belastning överlastavgift, vars storlek är beroende av överlastens omfattning. Denna lagstiftning infördes sedan det hade visat sig inte vara möjligt att enbart inom ramen för ett straffrättsligt sanktionssystem komma till rätta med de allt vanligare, från en rad synpunkter allvarliga förseelserna mot belastningsbestämmelserna. Det kan nu – på grundval av bl. a. uppgifter från polishäll – konstateras att det nya påföljdssystemet i allt väsentligt synes ha motsvarat förväntningarna.

2.4 Kommunal trafikövervakning

Kontrollen av att bestämmelserna i VTK och lokala trafikföreskrifter rörande stannande och parkering av fordon efterlevs sker i första hand genom polisens försorg.

Länsstyrelse kan enligt lagen om kommunal trafikövervakning förordna att kommun inom visst område skall ombesörja övervakning av hur föreskrifter rörande stannande och parkering av fordon efterlevs. Förutsättning för sådant beslut är dock att kommunen tar ut avgift för begagnande av allmän parkeringsplats. Övervakningen gäller all fordonsuppställning och alltså inte bara den avgiftsbelagda parkeringen. Den fullgörs av särskilt utbildad personal, trafikövervakare. Förordnande för trafikövervakare meddelas av polischefen. Personalen står också i sin tjänstgöring under polischefens ledning. Kommunen har däremot den administrativa ledningen av personalen och brukar också tillhandahålla tjänstelokaler för trafikövervakarna. Länsstyrelsen skall då den förordnar om kommunal trafikövervakning bestämma det område inom vilket kommunen skall ombesörja trafikövervakningen och det minsta antal övervakare som behövs. Kommunal trafikövervakning finns nu anordnad i ett stort antal kommuner.

3 Framställningarna

Rikspolisstyrelsen har i sin framställning anfört att den andel av totala antalet försöclser som ledde till betalning före polisutredning ökade omedelbart efter ikraftträdandet av reglerna om subsidiärt ägaransvar den 1 januari 1970. Från och med tredje kvartalet 1970 till och med första kvartalet 1971 sjönk betalningsfrekvensen successivt.

Om det nuvarande systemet skall fungera bra förutsätts enligt rikspolisstyrelsen att det övervägande antalet parkeringsanmärkningar betalas utan att utredning behöver tillgripas. Om inte tillräckligt ingripande åtgärder inträder snabbt efter förseelsen frestas den misstänkte att förhålla sig passiv och därmed i onödan belasta utredningskapaciteten.

Enligt rikspolisstyrelsens uppfattning har den utformning ansvarsbestämmelserna fick fr. o. m. den 1 januari 1970 inte medfört tillräckliga lättnader i utredningshänseende. Varje ansvarsyrkande mot ägare måste nu föregås av utredning. Utredningarna ger sällan något i sak utan har som huvudsaklig funktion att uppfylla de legala kraven för att ägarens ansvar skall kunna utkrävas.

Rikspolisstyrelsen har vidtagit vissa åtgärder för att bemästra utredningssituationen. Sålunda förstärktes utredningsresurserna, främst i Stockholm, där personalen efter årsskiftet 1970–1971 mer än fördubblades. Vidare företogs vissa rationaliseringsåtgärder beträffande utredningsförfarandet. Det är emellertid enligt styrelsen uppenbart att det krävs ytterligare åtgärder för att avhjälpa bristerna och nå en långsiktig lösning av problemet.

Rikspolisstyrelsen föreslår därför att det införs ett strikt straffrättsligt ansvar för fordonets registrerade ägare.

Stockholms gatunämnd framhåller att införandet av ägaransvar den 1 januari 1970 mottogs mycket positivt. Våren 1970 vidtogs en intensifiering av övervakningen för att förbättra förhållandena för distributions- och kollektivtrafiken. Under första kvartalet 1970 hade det nya ägaransvaret den effekten att fordonsförarna i högre grad respekterade parkeringsbestämmelserna. Därefter har emellertid konstaterats att respekten alltmer avtrubats. Situationen upplevs av den övervakande personalen så att endast den normalt samvetsgranne bilisten straffas vid parkeringsförseelse genom frivillig inbetalning av parkeringsbot.

Gatunämnden föreslår mot denna bakgrund ett strikt, ej straffrättsligt, ansvar för den registrerade ägaren. Vidare föreslår gatunämnden att avgiften för felparkering säkras genom legal panträtt i fordonet samt att parkeringsövervakning och uppbörd av avgifter blir helt kommunala angelägenheter.

I en ny framställning den 4 september 1975 har gatunämnden – under hänvisning till sin tidigare framställning – ånyo anhållit om att lagliga förutsättningar skapas för genomförande av ett effektivt system för beivrande av parkeringsförseelser.

4 Några utländska lösningar

I Danmark gäller sedan år 1972 nya regler om "avgift for standsnings- og parkeringsovertrædelser". Sådan avgift används vid överträdelse av lokala restriktioner rörande stannande och parkering och vid vissa andra förseelser mot parkeringsreglerna. Betalningsanmaning lämnas till föraren eller fästs på fordonet. Föraren är i första hand betalningsskyldig men om avgiften inte betalas inom föreskriven tid, tio dagar, är ägaren skyldig att betala den efter anmaning i brev. Om betalning ändå inte inkommer tillställs den betalningsskyldige ett kravbrev. Någon delgivning sker inte. En vecka efter avsändandet av kravbrevet anmodas utmätningsmannen att mäta ut avgiften hos fordonsägaren, om betalning inte skett.

Politimesteren prövar besvär över ålagd avgift och kan också medge anstånd med betalning. Eftergift sker när ägarförhållandena inte tillräckligt klart kan utredas, när rimligt bevisvivel uppstått och när förseelsen begåtts av allvarligt rörelsehindrad person eller, i vissa fall, av läkare.

Polisen har rätt att flytta fordon som befinner sig på område där faerdselsloven gäller bl. a. om fordonet är uppställt i strid mot bestämmelse om stannande eller parkering.

Erfarenheterna av de nya bestämmelserna anses goda.

I Finland gäller sedan år 1970 ett förenklat förfarande för beivrande av överträdelser av förbud och begränsningar beträffande stannande, uppställning och parkering, s. k. parkeringsfel. Anmaning att betala parkeringsbot lämnas till föraren eller fästs på fordonet. Kan inte detta ske, tillställs fordonets ägare en betalningsanmaning. Ansvarig för betalningen är, förutom föraren, ägaren till fordonet eller den som enligt anmälan till motorfordonsregistret varaktigt övertagit besittningen av fordonet. Denne kan göra sig fri från ansvar bara om han gör sannolikt att fordonet, när förseelsen begicks, olovligen brukades av föraren, eller påvisar att han till följd av att han tillhör diplomatkåren eller av annan liknande anledning inte är skyldig att svara för boten.

Erläggs inte boten inom en vecka höjs beloppet med hälften. Polischefen, som är parkeringsövervakare, skall då i denna egenskap meddela fordonets ägare ett föreläggande att inom ytterligare en vecka från delgivning betala den förhöjda boten. Om betalning inte sker i enlighet med föreläggandet, kan utsökning ske omedelbart. Parkeringsövervakare kan förlänga betalningstiden om tvingande skäl föreligger.

Parkeringsövervakaren skall pröva protest mot betalningsanmaning, föreläggande att betala parkeringsbot eller förhöjning av parkeringsboten. Protest skall inges inom betalningstiden. Om protest inges senare kan den ändå prövas om särskilda skäl till förseningen föreläggat. Den som är missnöjd med parkeringsövervakarens beslut kan besvära sig hos länsstyrelsen. Mot länsstyrelsens beslut får talan ej föras. Även om besvär anförs över parkeringsövervakarens beslut måste betalning ske om inte boten skall förhöjas

eller tas ut genom utmätning. Besvären avvisas om klaganden inte visar att han fullgjort betalningsskyldigheten.

Om kommunal trafikövervakning är anordnad utses en kommunal tjänsteman till parkeringsövervakare. Denne står emellertid under ledning och tillsyn av polischefen.

Enligt finsk lag kan felparkerat fordon flyttas genom parkeringsövervakarens försorg. Avgifterna för bilflyttning tas ut på samma sätt som parkeringsbotten.

Erfarenheterna visar att 60–70 % av parkeringsböterna betalas omedelbart och att ytterligare omkring 30 % betalas efter föreläggande. Erfarenheterna av det nya systemet anses goda och vägande anmärkningar har inte framförts sedan systemet tagits i bruk.

I Norge finns två delvis gemensamma system för beivrande av parkeringsföreseelser. Det ena avser överträdelse av avgiftsbelagd parkering. Sanktionen är en tilläggsavgift om 30 kr. Det andra systemet avser övriga parkeringsföreseelser. Dessa medför en gebyr om 50 kr. Betalningsanmaning lämnas till föraren eller fästs på fordonet. Om betalning inte sker inom föreskriven tid höjs beloppet, i fråga om tilläggsavgift till 50 kr. och beträffande gebyr med 50 %. Ägaren underrättas om förhöjning med rekommenderat brev. Om betalning ändå inte sker kan fordonet tas som säkerhet och eventuellt säljas till täckande av tilläggsavgiften eller gebyren. Rätt finns också att utmäta beloppet hos den som begått föreseelsen eller den registrerade ägaren till fordonet.

Möjlighet finns att påkalla rättslig prövning av såväl tilläggsavgift som gebyr. Betalningsskyldigheten påverkas dock inte av klagan.

Avgiftsparkering administreras och kontrolleras av kommun men polisen skall godkänna var avgiftsparkering får användas.

Gebyr föreläggs av polisen. Kommun kan få rätt att använda gebyr. Polisen har i så fall överinseendet.

Polisen kan kräva att fordon flyttas eller, om nödvändigt, flytta eller ta i förvar fordon bl. a. om det är uppställt i strid mot bestämmelse i trafikloven eller som meddelats med stöd av denna. I fråga om förfarande och ansvar för kostnader liknar reglerna de svenska.

5 Promemorian

5.1 Inledning

I promemorian erinras om att frågan om ägaransvar för parkeringsföreseelser behandlades av parkeringskommittén i dess betänkande (SOU 1968:18)

Parkering. Betänkandet lades till grund för den proposition (1969:140) som ledde till de från och med år 1970 gällande reglerna om subsidiärt ägaransvar. Det anförs vidare att ett av skälen till att i propositionen inte förordades det av kommittén föreslagna strikta ägaransvaret för parkeringsförseelser var att det tidigare bilregistret var i hög grad missvisande. I propositionen förutskickades dock att frågan kunde komma i ett annat läge sedan ett nytt förbättrat bilregister hade införts och tillämpats någon tid. Dessa förutsättningar för omprövning anses nu föreligga.

5.2 Avkriminalisering och strikt ägaransvar

I promemorian uttalas att de förväntningar som ställdes på det år 1970 införda systemet inte har infriats. Det främsta skälet anses vara att respekten för systemet inte har ökat i och med införandet av subsidiärt ägaransvar. Underlåtenhet att betala eller höra av sig till polisen har på grund av bristande utredningsresurser först efter lång tid medfört reaktion från myndigheternas sida. De felande har också varit medvetna om dessa brister, vilka har medfört att ett förnekande av gärningen i många fall på grund av bevisvärigheter och polisens arbetsbelastning lett till att ärendet avskrivits.

I promemorian framhålls att parkeringsförseelserna knappast uppfattas som brott i egentlig mening. De har i princip inte heller någon betydelse för körkortsinnehavet. Sanktionen för överträdelse av parkeringsbestämmelser bör därför få formen av en avgift som inte har straffrättslig karaktär.

Det mest effektiva sättet att uppnå en bättre efterlevnad av parkeringsbestämmelserna torde enligt promemorian vara införandet av ett strikt ägaransvar. Regelmässigt är det också ägaren eller en denne närstående person som för bilen. Ägaren har då möjlighet att utkräva erlagd felparkeringsavgift av den som fått disponera fordonet. Om sanktionen får formen av en avgift kan inte heller resas principiella invändningar mot en regressrätt. Leasingföretagen torde också ha möjlighet att i avtal säkerställa sig för de ekonomiska följderna av kundernas agerande.

Mot denna bakgrund föreslås i promemorian att sanktionen för parkeringsöverträdelser får formen av en avgift, förslagsvis kallad felparkeringsavgift, och att fordonets registrerade ägare görs strikt ansvarig för avgiften.

5.3 Omedelbar betalningsskyldighet och avgiftsförhöjning

I promemorian anförs att en ovillkorlig betalningsskyldighet oberoende av invändning är en förutsättning för ett effektivt sanktionssystem. I annat fall kommer förfarandet att fördröjas genom obefogade bestridanden i förhållningssyfte. En sådan betalningsskyldighet kan inte heller anses orimlig med tanke på att avgiften uppgår till ett förhållandevis ringa belopp. Om parkeringsanmärkningen vid senare prövning visar sig ha varit felaktig, kan återbetalning ske.

Det framhålls i promemorian att man i vissa länder tillämpar ett system innebärande att avgiften i något skede av förfarandet höjs. En sådan förhöjning kan motiveras dels som ett påtryckningsmedel mot den betalningsskyldige för att få denne att betala inom förelagd tid, dels som en ersättning till myndigheterna för de extrautgifter som uppkommer genom påminnelse-, delgivnings- och indrivningsåtgärder. En förhöjning anses kunna utgå med enhetligt belopp utan hänsyn till orsaken till fördröjningen. Möjlighet bör dock enligt promemorian finnas för beslut att förhöjning i vissa fall ej skall utgå.

I promemorian föreslås på grundval av nu redovisade överväganden att betalningsskyldighet skall inträda för felparkeringsavgift oberoende av om betalningsskyldighet bestrids. Vidare bör enligt promemorian övervägas om felparkeringsavgiften i något skede av förfarandet bör höjas om betalning ej sker inom förelagd tid.

5.4 Rättelse och bestridande m. m.

I promemorian anges att det är nödvändigt att utforma enkla och praktiska tillvägagångssätt för att framföra invändningar mot ålagd felparkeringsavgift.

Den enklaste formen – i promemorian kallad rättelse – innebär att föraren omedelbart uppsöker prövande myndighet och anger varför han inte kan godta anmärkningen. Ofta kan invändningen omedelbart prövas. Detta förfarande bör endast användas i enklare fall som kan avgöras snabbt. Ett beslut om rättelse bör enligt promemorian få formen att parkeringsanmärkningen återkallas och besked därom lämnas till den myndighet som skall uppbära betalning.

Om begäran om rättelse inte bifalls eller om sådan begäran inte framställs, måste möjlighet till rättslig prövning finnas. Den kan då utformas på så sätt att den som ålagts betalningsskyldighet genom en hänvändelse – i promemorian kallad bestridande – till myndighet kan få betalningsskyldigheten prövad. Prövning av bestridande föreslås ankomma på polismyndighet, varvid behörighet att fatta beslut bör tillkomma den som innehar eller uppehåller tjänst som polisöverintendent, polisintendent, polissekreterare eller polis- eller kriminalkommisarie (jämför förordningen (1975:986) om handläggning av vissa polischefsuppgifter). Prövningen bör, anför det, ske med tillämpning av vanliga bevisvärderingsregler och utmyнна i ett beslut, som kan överklagas till tingsrätt och vidare till hovrätt. Någon fullföljd från hovrätt bör enligt promemorian ej tillåtas.

Såväl för begäran om rättelse som för bestridande bör enligt promemorian gälla att framställning i princip ej kan göras sedan det har blivit möjligt att överlämna ärendet för indrivning.

I promemorian anföras att behov kan finnas av en möjlighet att även efter utgången av betalningsfristen få betalningsskyldigheten prövad. Om

begäran om rättelse eller bestridande inte tidigare förekommit beträffande avgiften bör ansökan om återupptagande kunna göras. En förutsättning för bifall till ansökan är emellertid, enligt promemorian, att förseningen ej har orsakats av den klagande. Ansökan om återupptagande bör göras så fort det blivit möjligt och senast inom sex månader från det att kronofogdemyndighet riktat krav mot den betalningsskyldige. Prövningen bör gestalta sig på samma sätt som om den skett efter bestridande.

I promemorian föreslås således att parkeringsanmärkning skall kunna bemötas dels – inom betalningsfristen – genom begäran om rättelse eller genom bestridande, dels – sedan betalningsskyldighet inträtt – genom ansökan om återupptagande.

5.5 Det administrativa systemet

Det inledande skedet av förfarandet bör enligt promemorian kunna gestalta sig ungefär som i det nuvarande parkeringsbotssystemet. Parkeringsanmärkningen bör emellertid kompletteras med uppgifter om vilken myndighet som upptar fråga om rättelse och bestridande. Anledning att ändra nuvarande betalningsfrist – åtta dagar – anses inte föreligga.

Om betalning inte inflyter inom den i parkeringsanmärkningen föreskrivna tiden bör enligt promemorian ägaransvaret aktualiseras genom att den i bilregistret antecknade ägaren tillställs en kopia av anmärkningen med erinran om ägaransvaret och uppmaning att betala avgiften inom en viss kortare tid. Om betalning ändå inte sker förordas det i promemorian att ägaren i rekommenderat brev med mottagningsbevis åläggs att inom tio dagar från mottagandet erlägga betalning vid äventyr att ärendet överlämnas för indrivning. Skulle brevet inte bli avhämtat, föreslås att åläggandet sänds ut på nytt i vanligt brev och anses mottaget dagen efter avsändandet. Om detta brev återkommer med anteckning av posttjänsteman om obeställbarhet, anses vanliga delgivnings- och efterspaningsåtgärder få vidtagas.

Prövning av rättelse bör enligt promemorian ankomma på lokal polisenhet, vaktkontor eller motsvarande, medan prövning av bestridande – som jag nyss har angett – bör tillkomma polisbefäl med juridisk utbildning.

Inbetalning av avgift föreslås ske till rikspolisstyrelsen på samma sätt som nu sker med parkeringsbot. Om betalning ej sker, avses rikspolisstyrelsen skola överlämna indrivningen till kronofogdemyndighet som skall handlägga indrivningen i huvudsak på samma sätt som nu gäller beträffande böter. Förvandling av felparkeringsavgift enligt lagen (1964:168) om verkställighet av bötesstraff (ändrad senast 1974:386) anses av naturliga skäl inte kunna komma i fråga.

5.6 Kommunal trafikövervakning

I promemorian har, under hänvisning till att systemets effektivitet inte påverkas av om trafikövervakningen är kommunal eller statlig, inte tagits

ställning till frågan om staten eller kommunen bör ha överinseendet över parkeringsövervakningen och inte heller till frågan om avgifterna helt eller till någon del bör tillfalla vederbörande kommun.

5.7 Panträtt och flyttning av fordon

I promemorian anförs beträffande Stockholms gatunämnds hemställan om införande av legal panträtt i felparkerat fordon till säkerhet för felparkeringsavgift att det kan ifrågasättas om kostnaderna för att på ett effektivt sätt få tag på de fordon som skall bli föremål för panträtt står i rimlig proportion till resultatet. Vidare påpekas att sådan panträtt, ett slags självpanträtt, är tämligen okänd för det svenska rättssystemet. Den huvudsakliga effekten av en panträtt som den föreslagna får enligt promemorian anses ligga i det hot som panträtten innebär. En effekt liknande denna torde emellertid, framhålls det, kunna uppnås genom tillämpning av lagen om flyttning av fordon i vissa fall. I promemorian ifrågasätts om inte flyttning redan nu borde kunna ske i betydligt fler fall på den grund att fordonet är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken. Nackdelarna med de nuvarande bestämmelserna anses emellertid bli alltmer märkbara efterhand som trafiken växer. Enligt promemorian torde det med hänsyn till utvecklingen framstå som mera naturligt att utgå från att ett feluppställt fordon utgör en fara för trafiksäkerheten eller ett hinder i trafiken.

I promemorian föreslås därför att flyttning av fordon får ske om fordonet är uppställt i strid mot VTK eller lokal trafikföreskrift och förhållandena ej är sådana att uppställningen inte innebär fara för trafikolycka eller hinder för trafiken. Panträtt till säkerhet för felparkeringsavgift anses däremot ej lämplig.

5.8 Avgiftsdifferentiering

I promemorian anförs att större differentiering av felparkeringssanktionen bör kunna ske även inom ett och samma polisdistrikt. Felparkeringsavgiften kan t. ex. vara högre i de centrala delarna av en stad där trängseln är stor och en felaktig uppställning orsakar allvarliga olägenheter och lägre i ytterområden och på landsbygden. En differentiering anses också vara motiverad av att ett högre belopp krävs för att den återhållande effekten skall vara tillräcklig när parkeringsutrymmena är begränsade och avgiften för uppställning i parkeringshus o. d. relativt sett är högre.

5.9 Vissa andra frågor

5.9.1 Registreringsfrågor

Om den i bilregistret antecknade ägaren inte är faktisk ägare och detta beror på felaktig registerföring, skall enligt promemorian ansvaret för fel-

parkeringsavgift inte vila på den i registret upptagne. När felaktighet har konstaterats bör, anses det, ansvaret undanröjas efter rättelse av registeruppgiften. I samband med ägarskifte kan problem uppstå om både köpare och säljare underlåter att göra anmälan. Ett ansvar för den registrerade ägaren ökar emellertid dennes intresse av att anmäla överlåtelsen, och det strikta ansvaret för säljaren kan enligt promemorian inte anses otillbörligt i en sådan situation.

När det gäller utlandsregistrerade bilar anses problemet vara ganska litet i förhållande till svårigheterna att bemästra den inhemska situationen. Det torde därför inte medföra alltför stora olägenheter att nu inte ta upp frågan om parkeringsförseelser begångna av utländska turister.

5.9.2 *Lagkonkurrens*

Enligt 167 § VTK skall inte dömas till straff för förseelse mot kungörelsen om gärningen är belagd med straff enligt brottsbalken eller TBL. Motsvarande bör enligt promemorian gälla även om sanktionen för felparkering förändras till en avgift. Om ansvar för vårdslöshet i trafik eller hinder i trafik enligt 1 eller 2 § TBL ifrågasätts, antas parkeringsanmärkning som regel ej ha utfärdats. Har det emellertid skett bör förfarandet avbrytas, när frågan om straffansvar tas upp. Om den felparkerande fälls till ansvar anses parkeringsanmärkning och betalningsåläggande böra förfalla. Om avgiften undantagsvis har erlagts bör den återbetalas. Om ansvarstalan ogillas bör, enligt promemorian, domstolen ålägga felparkeringsavgift.

5.9.3 *Delgivningsfrågor m. m.*

I promemorian framhålls att delgivning normalt sker enligt bestämmelserna i delgivningslagen (1970:428, ändrad senast 1972:725). Ordinär delgivning enligt delgivningslagen sker genom att den delgivne till myndigheten återställer ett delgivningserkännande. Särskild postdelgivning och stämningmannadelgivning sker genom personligt överlämnande av handlingen till den som söks för delgivning genom tjänsteman. I vissa fall kan delgivning ske även med andra än den som söks för delgivning (s. k. surrogatdelgivning).

Sanktionssystemet bör enligt promemorian utformas på ett sådant sätt att man med tillräcklig grad av säkerhet kan räkna med att åläggande av felparkeringsavgift kommer fordonsägaren tillhanda. Lättnader i delgivningstvånget anses av flera skäl böra ske. Dels kan det endast sällan inträffa att den till vilken ett åläggande riktas är omedveten om det pågående förfarandet, dels rör det sig om – i de enskilda fallen – bagatellartade överträdelser och små belopp. Några biföljder av åläggandet förekommer inte. Slutligen får den som ålagts att betala felparkeringsavgift senast i samband med exekutionen vetskap om den ålagda avgiften och kan då ansöka om

återupptagande.

Mot denna bakgrund föreslås i promemorian det system som jag tidigare har redovisat och som innebär att betalningsåläggande tillställs bilens ägare i rekommenderat brev med mottagningsbevis. Om brevet inte avhämtas bör det följas av ett vanligt lösbrev som anses mottaget dagen efter av-sändandet. Om detta återkommer med anteckning av posttjänsteman om obeställbarhet får vanliga delgivnings- och efterspaningsåtgärder vidtas. Dessa fall antas emellertid i promemorian bli ovanliga med hänsyn till tillförlitligheten i bilregistrets adressuppgifter. Betalningsanmaning anses inte behöva tillställas ägare eller förare på annat sätt än genom vanligt lösbrev.

I promemorian uttalas att det är naturligt att ägaren då han får en betalningsanmaning invänder att betalningsskyldigheten åvilar annan person som förare. En lösning kan vara att den uppgivne föraren då får en betalningsanmaning med viss betalningsfrist. Om betalning inte inflyter, åläggs ägaren betalningsskyldighet. Det framhålls dock i promemorian att detta innebär en fördröjning av förfarandet och att föraren redan genom parkeringsanmärkningen fått en betalningsanmaning som inte lett till betalning.

5.9.4 Exekutionen

I promemorian erinras om att böter som åläggs genom domstols dom, strafföreläggande eller föreläggande av ordningsbot utkrävs via rättsväsendets informationssystem. Bötesbeloppen registreras maskinellt hos rikspolisstyrelsen, som upprättar saköreslängd. Denna sänds via länsstyrelse till kronofogdemyndighet för indrivning. Indrivning av felparkeringsavgift föreslås följa samma administrativa rutin.

Genom att kronofogdemyndigheterna sammanför flera samtidigt föreliggande ärenden mot samma person anses effekten av myndighetens arbete bli bättre. Belastningen på de exekutiva myndigheterna bör därför inte bli så stor som antalet ärenden skulle kunna tyda på.

I promemorian påpekas, att förvandling av felparkeringsavgift till fängelse på det sätt som nu kan ske med böter enligt lagen om verkställighet av bötesstraff naturligtvis inte kan ske. Däremot anses de i utskökningslagen medgivna indrivningsformerna böra kunna tillämpas. Enligt bestämmelserna i införsellagen (1968:621, ändrad senast 1975:1265) kan införsel ske för bl. a. böter, skatter och vissa allmänna avgifter. Det förefaller enligt promemorian rimligt att införsel får ske även för felparkeringsavgift.

6 Remissyttrandena

Förslagen om avkriminalisering av parkeringsföreseelserna och om strikt ägaransvar för felparkeringsavgift har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av så gott som samtliga remissinstanser, däribland *statens trafiksäkerhetsverk*, *Näringslivets trafikdelegation* och *Svenska transportarbete-*

reförbundet. Riksåklagaren har anfört att det synes nödvändigt att införa ett helt strikt ägaransvar. Göta hovrätt har funnit det föreslagna systemet vara en framkomlig väg för att komma till rätta med parkeringsöverträdelsena. Såvitt angår frågan om strikt ansvar har dock *Motorbranschens riksförbund* och *Motororganisationernas samarbetsdelegation* avstyrkt förslaget och för sin del förordat en omarbetning av nu gällande regler om subsidiärt ägaransvar. Riksförbundet har pekat på att reglerna kan medföra att ägaren av praktiska skäl betalar avgiften även om han objektivt sett inte är skyldig att göra det. Samarbetsdelegationen har ansett det ej acceptabelt att flytta över skyldigheten att uppspara föraren från polisen till ägaren.

Promemorians förslag om betalningsskyldighet oberoende av bestridande har godtagits av samtliga remissinstanser.

Riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt Stockholms kommun har tillstyrkt att felparkeringsavgiften i något skede höjs för att stimulera till tidigare betalning. Göta hovrätt har avstyrkt att sådan förhöjning införs förrän det föreslagna systemet prövats. Därvid har hovrätten anfört att systemet kompliceras av en sådan regel eftersom den måste förses med begränsande undantag.

När det gäller sättet för delgivning av parkeringsanmärkning har promemorians förslag i allt väsentligt lämnats utan erinran. Länsstyrelsen i Malmöhus län har dock anfört att det inte är nödvändigt att tillstålla ägaren någon underrättelse om parkeringsanmärkningen innan han delges betalningsåläggande. Rikspolisstyrelsen har ansett omgången med rekommenderat brev onödig. Göteborgs kommun har förordat att parkeringsanmärkningen i stället läggs till grund för ansökan om betalningsföreläggande.

Huvuddelen av remissinstanserna har ej haft någon erinran mot promemorians förslag om möjligheter till rättelse och bestridande. Stockholms kommun har emellertid föreslagit att klagan över parkeringsanmärkning prövas av kommunalt organ. Göteborgs kommun har anfört att önskemålen tillgodoses genom det av kommunen föreslagna förfarandet med betalningsföreläggande. Överåklagaren i Stockholms åklagardistrikt och länsåklagaren i Uppsala län har förordat att talan mot polismyndighets beslut i anledning av bestridande fullföljs i administrativ ordning.

I promemorian har anförts att en kommunalisering av sanktionssystemet torde sakna betydelse för dess effektivitet. Någon ställning har därför inte tagits till frågan. Flertalet remissinstanser har lämnat uttalandena utan erinran. Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms, Göteborgs och Malmö kommuner samt Svenska kommunförbundet har givit sitt stöd åt tanken att felparkeringsavgift skall tillfalla vederbörande kommun. Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms och Göteborgs kommuner samt kommunförbundet har dessutom förordat att kommunerna får huvudmannskapet för parkeringsövervakningen. Länsstyrelserna i Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län har ansett att skäl inte föreligger att ändra nuvarande ordning.

Flertalet remissinstanser har avstyrkt att en legal panträtt i fordon tillskapas för att trygga exekutionen av felparkeringsavgift. Sådan panträtt har dock tillstyrkts av *byggnadsstyrelsen* och *Stockholms kommun*.

Så gott som samtliga remissinstanser har däremot ansett att en utvidgning av rätten att flytta fordon vore värdefull för att motverka felparkeringar. Endast *Motororganisationernas samarbetsdelegation* har motsatt sig en sådan utvidgning och därvid förklarat sig anse att nu gällande regler är tillräckliga.

Riksåklagaren, *rikspolisstyrelsen* och *Göteborgs kommun* har – främst av praktiska skäl – inte velat biträda förslaget att felparkeringsavgiften differentieras inom ett och samma distrikt, varemot *trafiksäkerhetsverket* tillstyrkt differentiering med hänsyn till om parkering skett i strid mot stannandeförbud eller parkeringsförbud.

7 Utvecklingen efter departementspromemorian

7.1 Inledning

Sedan promemorian utarbetades har bilden i vissa hänseenden förändrats beroende på de särskilda resurskrävande insatser som har gjorts för att komma till rätta med problemen. Inom departementet har utvecklingen kartlagts i den omfattning som har bedömts erforderlig för att få en bild av läget. Intresset har därvid främst inriktats på storstadsområdena vars problem på ett markant sätt dominerar bilden. Exempelvis utfärdades 1974 i Stockholms polisdistrikt 37,61 % av samtliga i riket utfärdade parkeringsanmärkningar. Motsvarande siffror är för Göteborg 15,20 % och för Malmö 9,04 %, medan återstående polisdistrikt svarade för 38,15 %.

En sammanställning över antalet utfärdade parkeringsanmärkningar och betalningsfrekvens bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga*.

7.2 Parkeringsbotsrutinen

I prop. 1969:140 påpekade jag att betalningsfrekvensen inom parkeringsbotsrutinen – räknad som den andel av utfärdade (minus återkallade) parkeringsanmärkningar som har lett till betalning inom loppet av kalenderkvartalet efter det då anmärkning utfärdats – hade sjunkit kraftigt under loppet av år 1968 och första halvåret 1969 i landet som helhet. Betalningsfrekvensen hade första kvartalet 1969 gått ned till 66,4 %. Mot denna bakgrund utarbetades propositionens förslag om införande av ett subsidiärt ägaransvar för parkeringsförseelser. Bestämmelsen trädde i kraft den 1 januari 1970 och medförde en tillfällig förbättring genom att betalningsfrekvensen, som fjärde kvartalet 1969 hade sjunkit till 59,4 %, under första kvartalet 1970 steg till 66,1 %. Den sjönk emellertid snabbt igen och var under återstoden av år 1970 obetydligt högre än 60 %. Fram till och

med tredje kvartalet 1972 låg den sedan på en nivå under 60 % (56,2 % under andra kvartalet 1972). Sedan rikspolisstyrelsen från årsskiftet 1970–71 genomfört vissa rationaliseringar i handläggningsrutinerna och gjort resurskrävande insatser för att komma till rätta med problemen, började betalningsfrekvensen återstiga under fjärde kvartalet 1972. Den tycks nu ha stabiliserat sig på en nivå omkring 70 % (70,3 % andra kvartalet 1975) eller endast obetydligt över 1969 års nivå.

Särskilt kritisk var situationen i S t o c k h o l m, där betalningsfrekvensen första kvartalet 1969 var endast 52,4 %. Trots de regler om subsidiärt ägaransvar som infördes den 1 januari 1970 hade vid utgången av år 1970 betalningsfrekvensen gått ned till 43,7 %. Från årsskiftet 1970–71 genomfördes i Stockholm en kraftig förstärkning av personalen i polisdistriktets parkeringskontor. Förstärkningen innebar att personalstyrkan ökades från ca 40 årsarbetskrafter till omkring 100 årsarbetskrafter. Vidare genomfördes rationaliseringar i utredningsförfarandet. Bakgrunden till dessa förändringar var den oroande utvecklingen beträffande betalningarna inom parkeringsbottsruตินen som hade iakttagits. Förstärkningsåtgärderna tycks ha fått effekt på betalningsfrekvensen först under tredje kvartalet 1972 då den för första gången steg över 45 % (45,1 %). En viss ytterligare successiv ökning har sedan skett men ännu tre år senare – andra kvartalet 1975 – ligger betalningsfrekvensen fortfarande på en nivå (ca 60 %) som är helt otillfredsställande även om den är något högre än vid det tillfälle i början av år 1969 då särskilda åtgärder ansågs påkallade.

Även när det gäller G ö t e b o r g s polisdistrikt har förstärkningsåtgärder vidtagits. Omfattningen och effekten av dessa är dock inte lika lätt att utvärdera. Från rikspolisstyrelsen har uppgetts att man vid flera tillfällen tillfört polisdistriktet ytterligare personal när betalningsfrekvensen har sjunkit. När situationen sedan blivit bättre har personalen kunnat omdisponeras för andra uppgifter. Man har också mot bakgrund av erfarenheter från Stockholms polisdistrikt kunnat sätta in förstärkningarna på ett tidigare stadium.

I fråga om övriga polisdistrikt låter sig några uppskattningar inte göras. Att utvecklingen på olika håll varit likartad den i Stockholm och Göteborg visas av de ovan angivna siffrorna för landet som helhet. Självklart har situationen även utanför storstadsområdena inneburit påfrestningar, särskilt som möjligheten att möta svårigheterna med rationaliseringar – beroende på enheternas mindre storlek – ofta varit begränsad.

7.3 Strafförelägganderutinen

I de fall då betalning inte sker inom parkeringsbotssystemet, utreds parkeringsförseelsen genom polisens försorg i form av förundersökning. Ärendet redovisas sedan till åklagare, som – om förutsättningar föreligger – utfärdar strafföreläggande.

För landet som helhet gäller att totala antalet inom åklagarvä-

sendet årligen utfärdade strafförelägganden har ökat från något under 190 000 år 1971 till ca 230 000 år 1974. Det har inte varit möjligt att i detalj undersöka hur stor andel av strafföreläggandena som avser parkeringsförseelser men tillgängliga uppgifter ger vid handen att den är omkring hälften. Detta innebär att antalet strafförelägganden för parkeringsförseelser har ökat med ca 20 % under den senaste fyraårsperioden och för år 1974 sannolikt uppgick till bortåt 115 000.

Inom Stockholms åklagardistrikt, där problemen varit mest markerade, utfärdades 1970 totalt omkring 22 600 strafförelägganden, varav 10 400 avsåg parkeringsförseelser. Därefter har utvecklingen fortgått på det sätt som framgår av följande uppställning.

År	Antal strafförelägganden	
	Totalt	Avsende parkeringsförseelser
1971	42 800	35 200
1972	58 774	46 319
1973	71 921	46 121
1974	84 888	57 786

Ökningen av antalet strafförelägganden på grund av parkeringsförseelser har alltså i Stockholm varit ännu kraftigare än i landet i övrigt. För den senaste fyraårsperioden har antalet nästan sexdubblats. Av det totala antalet strafförelägganden utgör de som avser parkeringsförseelser numera nästan 70 %. Den angivna utvecklingen torde kunna ses som ett resultat av de personalförstärkningar som har skett inom polisdistriktet och som har lett till att ett större antal fall kunnat utredas.

Av utfärdade strafförelägganden godkänns 70 à 80 %. Så gott som alla ej godkända strafförelägganden fullföljs genom åtal.

I Göteborgs åklagardistrikt utfärdas årligen omkring 26 000 strafförelägganden, varav ca 15 000 avser parkeringsförseelser. Även i Göteborg fullföljs i stort sett alla inte godkända strafförelägganden till åtal.

Såsom framgår av siffrorna för landet som helhet kan man för övriga åklagardistrikt räkna med att utvecklingen – liksom i fråga om parkeringsbotsförfarandet – varit i princip likartad den i Stockholm och Göteborg.

7.4 Domstolsförfarandet

Problemet med parkeringsförseelser kan när det gäller domstolsväsendet statistiskt bäst klarläggas i fråga om Stockholms tingsrätt. Då tingsrätten vid årsskiftet 1969–1970 fick sin nuvarande organisation, sammanfördes samtliga s. k. bötesmål till en särskild bötesenhet inom nittonde avdelningen. Målutvecklingen på enheten framgår av följande tabell.

År	Inkomna mål
1970	7 078
1971	7 212
1972	16 305
1973	13 188
1974	11 469

Att antalet mål, som redovisas som inkomna, har sjunkit de senaste åren innebär inte att måltillströmningen minskat. Förklaringen ligger i att många stämningsansökningar avser tilltalade mot vilka åtal redan har väckts men ej hunnit prövas. I sådana fall registreras den nya stämningsansökan under det tidigare målet, varför statistiken blir missvisande. Enligt uppgift från tingsrätten kan man även fortsättningsvis under överskådlig tid räkna med att det kommer in 1 200–1 400 mål per månad till enheten. Av målen har under de senaste åren ungefär två tredjedelar rört parkeringsförseelser.

Den kraftigt ökade måltillströmningen har lett till att bötesenheten fått förstärkas på personalsidan. Sedan enheten tillkom har antalet handläggare mångdubblats.

8 Föredraganden

8.1 Inledning

Bestämmelser som reglerar rätten att stanna och parkera fordon på väg finns dels i vägtrafikkungörelsen (1972:603, ändrad senast 1975:882 – VTK), dels i lokala trafikföreskrifter som har utfärdats med stöd av VTK. Enligt den allmänna bestämmelsen i 70 § VTK är det förbjudet att stanna eller parkera fordon på sådan plats eller på sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs. I 69 § första stycket och 71–74 §§ VTK anges vidare vissa konkreta fall där stannande eller parkering inte får ske. I fråga om stannande och parkering utanför väg gäller terrängtrafikkungörelsen (1972:594, ändrad senast 1975:1315 – TTK).

Överträdelse av parkeringsbestämmelserna kan medföra ansvar för vårdslöshet i trafik eller hinder i trafik enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (ändrad senast 1975:611 – TBL). Är gärningen inte straffbar enligt TBL, döms till böter, högst 500 kr., enligt 164 § första stycket 5, 9 eller 10 VTK. Har motorfordon stannats eller parkerats i strid mot vissa av bestämmelserna och är det inte utrett vem som förde fordonet, döms i stället ägaren till straff (subsidiärt ägaransvar). Gör omständigheterna det sannolikt att fordonet har fränhänts ägaren genom brott, straffas han dock inte (164 § andra stycket VTK). Bestämmelsen om subsidiärt ägaransvar har gällt sedan ingången av år 1970.

Straff för brott mot reglerna om stannande och parkering kan utdömas av domstol efter åtal. Vidare kan åklagare i stället för att väcka åtal genom strafföreläggande förelägga den misstänkte det straff han anser brottet förskylla. Slutligen finns möjlighet att anmana den misstänkte att betala parkeringsbot eller förelägga honom ordningsbot. Parkeringsbot är den vanligaste påföljden. Anmaning att betala sådan meddelas av polisman eller kommunal trafikvakt. Ordningsbot får föreläggas endast av polisman med viss utbildning eller tjänstställning.

Enligt lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall (ändrad senast 1969:728), kan fordon flyttas bl. a. om det är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken.

I prop. 1969:140 med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951:648), m. m. påpekade jag – som en bakgrund till förslaget om subsidiärt ägareansvar – att bilismens kraftiga expansion hade medfört att långt gående begränsningar i möjligheterna att parkera fordon hade blivit nödvändiga. Denna utveckling har fortsatt under tiden därefter. Möjligheterna att förverkliga trafik- och bebyggelsepolitiska målsättningar är i hög grad beroende av effektiviteten i systemet för beivrande av parkeringsöverträdelser. I detta sammanhang vill jag peka på de uttalanden som har gjorts av kommittén (K 1971:01) för utredning om kollektivtrafik i tätorter. För att förbättra förhållandena för den kollektiva trafiken krävs sålunda effektiva styrmedel med avseende på framkomlighet och trafikavveckling. Liknande önskemål gör sig också gällande i fråga om distributionstrafiken. Slutligen pågår ett angeläget trafik- och bebyggelsesancringsarbete i de centrala delarna av särskilt de största kommunerna. Detta arbete är också till stor del beroende av en väl fungerande parkeringsreglering.

Mot denna bakgrund vill jag nu ta upp frågan om en reform av sanktionssystemet beträffande överträdelser av föreskrifter om stannande och parkering. Såvitt gäller slopande av parkeringsboten har jag samrått med chefen för justitiedepartementet.

Rikspolisstyrelsen och Stockholms gatunämnd har begärt särskilda åtgärder för att komma till rätta med parkeringsproblemen. I en departementspromemoria (Ds K 1973:6) Vissa frågor om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad har föreslagits bl. a. att den nuvarande parkeringsboten skall ersättas med en särskild felparkeringsavgift. Promemorian har remissbehandlats.

8.2 Allmänt om reformbehovet

En av anledningarna till införandet av de nu gällande regierna om subsidiärt ägaransvar för parkeringsföreseelser var att allt färre parkeringsanmärkningar ledde till betalning. Författningsändringarna medförde också till en början en förbättring av betalningsfrekvensen, mätt som betalningar inom kalenderkvartalet efter det då parkeringsanmärkning utfärdades. Denna förbättring visade sig emellertid vara av endast tillfällig natur. Trots författningsändringarna och kraftigt ökade utredningsinsatser har det inte lyckats att inom ramen för det nuvarande systemet uppnå några avgörande förbättringar jämfört med förhållandena i början av år 1969, då förslagen till författningsändringar utarbetades. Följande siffror belyser utvecklingen.

Under första kvartalet 1969 betalades 66,4 % av utfärdade parkeringsanmärkningar. I slutet av året hade siffran gått ner till 59,4 %. Efter ikraftträdandet av de nya reglerna om subsidiärt ägaransvar steg betalningsfrekvensen tillfälligt till 66,1 % första kvartalet 1970 men sjönk därefter åter snabbt. Först under slutet av år 1972, sedan de särskilda resursförstärkningarna fått effekt, började betalningsfrekvensen att stiga på nytt. Vid årsskiftet 1974–1975 synes emellertid ökningen ha upphört och andelen betalningar ha stabiliserats på en nivå omkring 70 %.

I Stockholm betalades första kvartalet 1969 endast 52,4 % av antalet utfärdade parkeringsanmärkningar. Under de tre följande kvartalen sjönk betalningsfrekvensen ytterligare så att den under fjärde kvartalet uppgick till endast 41,8 %. Under de båda första kvartalen 1970 – sedan de nya bestämmelserna börjat tillämpas – steg betalningsfrekvensen för Stockholm till 54 % respektive 52,6 % men sjönk sedan åter. Av de under fjärde kvartalet 1970 utfärdade anmärkningarna betalades endast 43,7 % inom nästföljande kalenderkvartal. Förklaringen till denna utveckling torde – såsom framhållits i departementspromemorian och bestyrkts under remissbehandlingen – stå att finna i att det subsidiära ägaransvaret endast kan aktualiseras efter utredning om vem som förde bilen vid anmärkningstillfället. Detta förhållande började mer eller mindre systematiskt utnyttjas, vilket medförde en orimlig belastning på utredningsresurserna. Denna oroande utveckling ledde till att personalen vid parkeringskontoret med början år 1971 ökades från 40 till 100 årsarbetskrafter. Betalningsfrekvensen låg sedan kvar på en nivå mellan 41 och 45 % till och med tredje kvartalet 1972, då den ökade utredningsinsatsen började få effekt och betalningsfrekvensen började stiga.

Trots de betydande, särskilda resursinsatserna har betalningsfrekvensen under de tre följande åren inte ökat till mer än ca 60 %. Detta får bedömas som helt otillfredsställande även om nivån är något högre än första kvartalet 1969, det år då särskilda lagstiftningsåtgärder ansågs erforderliga.

Betalningsfrekvensen för övriga polisdistrikt visar – som framgår av uppgifterna för landet som helhet – ungefär samma utveckling även om den hela tiden legat något högre än i Stockholm (se bilaga).

I hela landet utfärdas årligen mer än 200 000 strafförelägganden. Antalet förelägganden som utfärdas inom åklagarväsendet har stigit från knappt 190 000 år 1971 till nästan 230 000 år 1974. Tillgängliga uppgifter ger vid handen att omkring hälften av föreläggandena avser parkeringsförseelser, vilket visar den betydelse som frågan om utformningen av parkeringssanktionssystemet har även i fråga om åklagarnas verksamhet. I Stockholm och Göteborg, där det har varit möjligt att få mera exakta uppgifter, är andelen parkeringsförseelser ännu större. Såvitt gäller Stockholms åklagardistrikt utfärdades år 1970 för parkeringsförseelser 10 400 strafförelägganden av totalt 22 600. För åren 1971, 1972 och 1973 är motsvarande siffror 35 200 av totalt 42 800, 46 700 av totalt 59 000 och 46 000 av totalt 72 000. Under år 1974 utfärdades närmare 85 000 strafförelägganden, av vilka nästan 58 000 eller närmare 70 % avsåg parkeringsförseelser. Detta innebär en sexdubbling av antalet strafförelägganden för parkeringsförseelser under åren 1970–1974.

Från Göteborgs åklagardistrikt har upplysts att man årligen utfärdar omkring 26 000 strafförelägganden, varav ca 15 000 eller närmare 60 % avser parkeringsförseelser.

Inom domstolsväsendet kan förhållandena statistiskt bäst kartläggas i fråga om Stockholms tingsrätt, där målen handläggs på en särskild bötesenhet inom en av avdelningarna. Under åren 1970 och 1971 inkom till enheten något över 7 000 mål per år. Under år 1972 ökade emellertid måltillströmningen på ett uppscendeväckande sätt. Redan under första halvåret inkom över 7 000 mål

och under hela år 1972 kom 16 305 mål in. År 1973 stämdes över 13 000 mål in till enheten och år 1974 ca 11 500. Nedgången är emellertid endast skenbar och förklaras av att ett nytt mål inte läggs upp i de fall nya stämningsansökningar avser redan tidigare åtalade personer, för vilka åtalet inte har prövats, något som på grund av den betydande balansen är tämligen ofta förekommande.

Från tingsrätten har upplysts att man med ledning av uppgifter från åklagarmyndigheten beräknar att tillströmningen av mål till bötesenheten fortsättningsvis kommer att vara av storleksordningen 1 200–1 400 mål per månad. Undersökningar i tingsrätten ger vid handen att målen åren 1973 och 1974 till omkring två tredjedelar har rört parkeringsförseelser. Den stegrade tillströmningen av mål åren 1970–1974 har föranlett en tredubbling av den handläggande personalen på bötesenheten.

När det gäller att bedöma behovet av en reform av systemet för sanktioner mot parkeringsförseelser vill jag till en början understryka vikten av att bestämmelserna om stannande och parkering av fordon efterlevs. Överträdelse av dessa bestämmelser får – särskilt om de blir av större omfattning – allvarliga följder från både trafiksäkerhets- och framkomlighetssynpunkt. Även enstaka oriktigt uppställda fordon kan orsaka betydande olägenheter. De nu beskrivna problemen accentueras i takt med att trafiken ökar och blir allt intensivare i främst våra tätorter. Behovet att effektivt kunna nedbringa antalet förseelser växer också genom de skärpta kraven på förbättring av trafikmiljön och av den kollektiva trafikens betingelser. Särskilt i befintlig bebyggelse måste trafiksäkerheten i stor utsträckning ske genom reglerande åtgärder och olika slag av restriktioner. Det arbete som i allt fler kommuner bedrivs i trafiksäkerhets syfte medför ett tilltagande behov av att styra utvecklingen bl. a. genom bestämmelser om stannande och parkering av fordon. Det finns således anledning förvänta att kraven på sanktionssystemets effektivitet ökar.

Som framgår av den föregående redovisningen har det – trots de stora insatser som gjorts för att komma till rätta med problemen – inte lyckats att inom ramen för parkeringsbotssystemet nå den effektivitet som åsyftades med reformen år 1969. I stället har betalningsfrekvensen stabiliserats på en obetydligt högre nivå jämfört med läget vid den tidpunkt då reformförslaget utarbetades. Systemet har kommit att förutsätta en uppföljning genom resurskrävande förfaranden i en omfattning som måste anses orimlig, bedömd med utgångspunkt i en riktig prioritering av polis-, åklagar- och domstolsväsendets resurser. Jag kan exempelvis peka på att det inom Stockholms kommun har krävts att den vid polismyndigheten och tingsrätten med parkeringsförseelser sysselsatta personalstyrkan mer än fördubblats på ett par år. När det gäller åklagarväsendet kan konstateras att i landet som helhet nästan hälften och i Stockholm och Göteborg avsevärt mer än hälften av alla strafförelägganden avser parkeringsförseelser. Självfallet måste de nu beskrivna förhållandena få negativa effekter när det gäller myndigheternas möjligheter att tillgodose andra angelägna behov. På sikt finner jag det inte godtagbart att resurser av den tidigare beskrivna omfattningen av-

delas för det i ett större sammanhang sett begränsade syftet att åtgärda förseelser mot bestämmelser om fordons stannande och parkering.

Jag vill i sammanhanget också erinra om det ökade behov av övervakning som – enligt vad jag nyss redovisat – kan antagas bli en följd av trafiksaneringsarbetet. Mot denna bakgrund kan man alltså förutse en utveckling där ett bibehållande av nuvarande sanktionssystem skulle ställa krav på att en allt större del av polisens, åklagarväsendets och domstolarnas resurser avdelas för uppföljning av parkeringsstraffsystemet.

Sammanfattningsvis föreligger enligt min mening ett angeläget behov av att ändra sanktionssystemet. Målet bör vara att genom en reform – med tillgodoseende av rättssäkerhetsintresset – skapa ett enkelt system med rationella rutiner och en hög betalningsfrekvens. Härigenom vinner man dels en förbättrad efterlevnad och därmed bättre trafiksäkerhet och framkomlighet på gator och vägar, dels en önskvärd omprioritering av de rättsvårdande myndigheternas resurser.

Den främsta bristen i dagens system är enligt min bedömning att fordonets ägare genom en invändning eller ren passivitet åstadkommer att förseelser måste utredas och frågan om uttagande av sanktion föras ända till domstol innan betalningsskyldighet inträder och exekution kan ske. Härigenom uppnår ägaren – utan att själv orsakas olägenheter – i första hand ett betydande uppskov med betalningen. Därutöver har han också möjligheten att slippa betalning genom att sanktionsfrågan avskrivs på grund av bristande utredningsresurser. Detta har också under vissa perioder skett i betydande omfattning.

I departementspromemorian har dessa problem belysts närmare. Den lösning som anvisas där ligger i en avkriminalisering och införandet av ett strikt ägaransvar och en betalningsskyldighet, som gäller i princip oberoende av invändningar men med återbetalning i efterhand, om gjord invändning godtages efter rättslig prövning. Denna lösning anknyter nära till de system som tillämpas i våra nordiska grannländer, varifrån redovisats positiva erfarenheter. Således tillämpas i Danmark, Finland och Norge sanktionssystem med strikt ägaransvar och ovillkorlig betalningsskyldighet. I Danmark och Norge har parkeringsförseelserna avkriminaliserats. Vidare skall konstateras att en lösning i enlighet med förslagen i departementspromemorian har fått ett klart positivt bemötande av alla remissinstanser på något undantag när.

På grundval av erfarenheterna i våra nordiska grannländer och remissbehandlingen av departementspromemorian vill jag med hänvisning till mina tidigare redovisade överväganden förorda en reform i enlighet med huvudlinjerna i departementspromemorian. Jag skall i det följande mera i detalj ta upp de olika delfrågorna för sig, men jag vill redan här redovisa mina bedömningar rörande de resursbesparingar som kan uppnås genom den av mig förordade reformen. Jag utgår därvid – för att underlätta jämförelsen – från ett oförändrat antal parkeringsanmärkningar. Som framgår av den föregående redovisningen har det inte varit möjligt att – annat än

för Stockholm – få en mera ingående kännedom om storleken av de extrainsatser som har fått göras. Å andra sidan är parkeringsproblemen i Stockholm även med hänsyn till förhållandena i landet i dess helhet så betydande att besparingsmöjligheterna där får anses väga tungt. Min bedömning är – såvitt gäller Stockholm – att det med ett nytt sanktionssystem bör vara möjligt att nedbringa arbetsstyrkan på parkeringskontoret till den förutsedda, nämligen 40 personer, vilket innebär en minskning med ca 60 årsarbetskrafter. Vad gäller åklagarväsendet kan konstateras att all den personal som sysselsätts med strafförelägganden på grund av parkeringsförseelser kan frigöras för andra arbetsuppgifter. Med hänsyn till att antalet parkeringsanmärkningar som förs upp till prövning i tingsrätten kan förväntas gå ner kraftigt, blir det också i detta led en minskad belastning. Graden är inte möjlig att ange men en reducering av arbetsmängden såvitt avser parkeringsförseelser med mer än hälften synes sannolik.

För landet i övrigt gäller att det inte är möjligt att ange storleksordningen av besparingarna men man bör märka att det på många håll har inneburit större svårigheter än i Stockholm att inpassa hanteringen av parkeringsanmärkningarna i övriga rutiner, vilket ofta medfört att mera kvalificerad personal fått tas i anspråk. Jag bedömer därför att det även utanför Stockholm skall bli möjligt att – genom införandet av ett förenklat sanktionssystem – göra vissa från allmän synpunkt angelägna omdisponeringar av personalresurser inom rättsväsendet.

8.3 Avkriminalisering och strikt ägaransvar

Rikspolisstyrelsen understryker i sin framställning att en förutsättning för att det nuvarande systemet skall fungera bra är att det övervägande antalet ärenden leder till betalning utan att utredning behöver tillgripas. Trots att utredningsresurserna förstärktes vid årsskiftet 1970–1971 och rationaliseringar genomfördes i utredningsförfarandet, är det enligt rikspolisstyrelsens uppfattning uppenbart att det krävs ytterligare åtgärder för att avhjälpa brister och nå en långsiktig lösning av problemen. Rikspolisstyrelsen föreslår därför att det införs ett strikt straffrättsligt ägaransvar för parkeringsförseelser.

Stockholms gatunämnd anger i sin skrivelse att efterlevnaden av parkeringsbestämmelserna närmast kan jämföras med förhållandena före ägaransvarets införande. Gatunämnden föreslår att ett strikt – dock inte straffrättsligt – ansvar för den registrerade ägaren skall införas genom att parkeringsboten ersätts med en s. k. kontrollavgift.

I departementspromemorian erinras om att ett av skälen till att det i prop. 1969:140 med förslag till ändringar i parkeringssanktionssystemet inte förordades ett strikt ansvar för bilägaren var att det tidigare bilregistret var i hög grad missvisande men att frågan kunde komma i ett annat läge när ett nytt förbättrat bilregister hade tagits i bruk. Det uttalas vidare att förseelser

av denna art inte uppfattas som brott i egentlig mening och i princip inte heller har någon betydelse för körkortsinnehavet. Mot bakgrund av att det inte har bedömts vara möjligt att – inom ramen för nuvarande system och med rimliga resursinsatser – komma till rätta med problemen föreslås i departementspromemorian att parkeringsförseelserna avkriminaliseras och att sanktionen får formen av en avgift, felparkeringsavgift. Vidare föreslås att den registrerade ägaren görs strikt ansvarig för betalning av felparkeringsavgift. Det framhålls därvid att fordonet i allmänhet förs av ägaren eller en denne närstående person och att det efter avkriminalisering inte heller torde möta något hinder för ägaren att i sin tur återkräva erlagd felparkeringsavgift av den som vid tillfället förde bilen.

Så gott som samtliga remissinstanser – däribland riksåklagaren, Göta hovrätt, statens trafiksäkerhetsverk, Näringslivets trafikdelegation och Svenska transportarbetareförbundet – har godtagit eller lämnat utan erinran promemorians förslag i dessa delar. Motorbranschens riksförbund och Motororganisationernas samarbetsdelegation har dock rest invändningar mot införandet av ett strikt ägaransvar.

Jag delar uppfattningen i promemorian att parkeringsförseelser knappast anses som brott i egentlig mening. I princip påverkar parkeringsförseelser inte heller frågan om körkortsinnehav. Mot denna bakgrund föreslår jag att de förseelser mot bestämmelserna om stannande och parkering som nu kan beivras genom parkeringsbotsförfarande avkriminaliseras och att sanktionen för sådana överträdelse får formen av en avgift, kallad felparkeringsavgift.

Jag anser också att frågan om strikt ansvar för den registrerade ägaren kommit i ett annat läge sedan det nya bilregistersystemet nu har varit i bruk en tid. Man har numera anledning att räkna med att den registrerade ägaren – utom i rena undantagsfall – också är faktisk ägare. Från denna synpunkt kan nu inte längre resas några rimliga invändningar mot ett strikt ägaransvar. Innebörden i ansvaret torde kunna formuleras så att den som enligt bilregistret är ägare till ett visst fordon svarar för betalningen av felparkeringsavgift. Skulle någon i ärende om felparkeringsavgift göra gällande att ägaruppgiften i bilregistret är oriktig, bör han hänvisas till att begära rättelse enligt bestämmelserna i bilregisterkungörelsen (1972:599, omtryckt 1973:765, ändrad senast 1975:431 – BRK). Sker rättelse, skall hans betalningsskyldighet upphävas och förfarande inledas mot den som i stället antecknats som ägare. Med den nu redovisade principen ligger det vid överlåtelse i säljarens intresse att snarast till bilregistret anmäla ägarbytet.

I fråga om fordon som innehas på grund av avbetalningsköp gäller enligt 7 § BRK att innehavaren i registreringshänseende skall anses som ägare.

I 166 § VTK finns bestämmelser om vem som skall bära ägarens ansvar i fråga om fordon som tillhör staten, kommun, aktiebolag eller annan juridisk person. Inom ramen för ett avgiftssystem möter inte något hinder att i stället för denna ordning ha en regel som innebär att den myndighet etc.

som i registret har upptagits som ägare också svarar för betalningen.

Vid överväganden av hur ett sanktionssystem bör utformas framhävs ibland vikten av att föraren – dvs. den som har begått förseelsen – inte lämnas utanför förfarandet i de fall han inte är fordonsägaren. Med anledning härav vill jag betona att det även enligt det av mig förordade sanktionssystemet är föraren som en betalningsanmaning först riktas till, genom att parkeringsanmärkningen – liksom enligt dagens system – skall lämnas till föraren eller fästas på fordonet (jfr under 8.6). I allmänhet används också fordonen – i den mån de inte förs av ägaren – av en denne närstående person, vanligen en familjemedlem eller anställd. Ägaren har därför som regel inga svårigheter att utröna vem som har fört bilen. Om sanktionen för parkeringsöverträdelse är en avgift kan inga principiella invändningar göras mot att ägaren riktar regresskrav mot den som verkligen har fört bilen. När det gäller långtidsförhyrda fordon uppstår inga problem med att göra regresskraven gällande. Något svårare ställer det sig vid korttidsförhyrning. Jag anser emellertid inte att problemen beträffande denna förhållandevis lilla grupp av fordon bör få hindra genomförandet av en i övrigt angelägen reform. Det torde – som erfarenheten från våra nordiska grannländer visar – inte vara någon större svårighet för uthyrningsföretagen att ekonomiskt säkerställa sig för kundernas eventuella parkeringsöverträdelser.

Vissa problem uppkommer när det gäller utlandsregistrerade fordon. Dessa problem är inte heller helt lätta att bemästra. Med hänsyn till att denna grupp av fordon är relativt liten anser jag emellertid att man bör undvika en speciell reglering. Jag återkommer senare (avsnitt 8.10) till denna fråga.

Med hänvisning till mina tidigare redovisade överväganden rörande behovet av en reform och om huvudpunkterna i en sådan förordar jag att parkeringsbotssystemet ersätts med ett avgiftssystem som innebär strikt ägaransvar i enlighet med vad jag nu har beskrivit.

8.4 Omedelbar betalningsskyldighet och avgiftsförhöjning

I promemorian föreslås att eventuella invändningar av fordonsägaren inte skall stoppa vidtagandet av sanktioner. I de fall då rättelse av en felaktig parkeringsanmärkning sker först efter det att felparkeringsavgiften har betalats, förutsätts återbetalning ske. Det har också anförts i promemorian att det kan övervägas att i något skede av förfarandet införa en förhöjning av avgiften för att motverka ogrundade bestridanden, stimulera till tidigare betalning och täcka myndigheternas extra kostnader för indrivning om betalning inte sker inom föreskriven tid.

I remissyttrandena har förslaget om omedelbar betalningsskyldighet godtagits av samtliga remissinstanser. Riksåklagaren, rikspolisstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län samt Stockholms kommun har tillstyrkt att regler om avgiftsförhöjning införs. Göta hovrätt har – med

motivering att systemet kompliceras av en regel om avgiftsförhöjning – avstyrkt att sådan förhöjning införs, innan det föreslagna systemet har prövats.

Jag delar uppfattningen att betalningsskyldighet oberoende av invändningar är nödvändig för att komma till rätta med bristerna i det nuvarande systemet. Jag vill härvidlag hänvisa till vad jag tidigare har anfört om vikten av en riktig prioritering av samhällets resurser för brottsutredande och brottsförebyggande ändamål.

När det gäller frågan om avgiftsförhöjning anser jag att skäl i och för sig talar för införande av regler om sådan förhöjning. Dels kan det anses rimligt att den som dröjer med att erlagga betalning utöver medgivna betalningsfrister får betala en – med nödvändighet schabloniserad – ersättning för de extrakostnader som orsakas myndigheterna, dels kan sådana regler behövas för att ge tyngd åt bestämmelsen om omedelbar betalningsskyldighet. Jag anser emellertid – i likhet med Göta hovrätt – att regler om avgiftsförhöjning inte bör införas, innan erfarenheter har vunnits av det nu föreslagna systemet och behovet av en sådan förhöjning kunnat klarläggas.

8.5 Rättelse och bestridande m. m.

I promemorian föreslås att klagan över parkeringsanmärkning skall kunna prövas på olika sätt. Det ena innebär möjlighet att efter hänvändelse till myndighet i omedelbart samband med parkeringsanmärkningen på ett tämligen formlöst sätt få felaktiga parkeringsanmärkningar återkallade. Detta förfarande kallas i promemorian rättelse och avses bli tillämpat endast då det är fråga om invändningar vars bärkraft kan prövas så gott som omedelbart och torde motsvara det informella rättelseförfarande som tillämpas redan i dagens system. Beslut i frågor om rättelse anses böra meddelas av personal vid lokal polisenhet, dvs. vaktkontor eller motsvarande. Vidare föreslås ett system för prövning av invändningar som antingen inte har godtagits i rättelseförfarandet eller inte är av den enkla beskaffenhet att de lämpligen kan prövas på det sättet. Detta andra förfarande inleds med att den som har fått en parkeringsanmärkning skriftligen hos myndighet bestrider betalningsskyldighet, varefter myndigheten genom formligt beslut tar ställning till framförda invändningar. Beslut i sådana frågor bör enligt promemorian ankomma på polismyndighet, varvid behörighet att fatta beslut bör tillkomma den som innehar eller uppehåller tjänst som polisöverintendent, polisintendent, polissekreterare, poliskommissarie eller kriminalkommissarie. Talan avses sedan kunna fullföljas till tingsrätt och därifrån till hovrätt. Det förutsätts dock för prövning att bevis om betalning bifogas besvärshandlingarna. I promemorian förutsätts vidare att bestridande inges inom föreskriven betalningsfrist. Slutligen föreslås ett system för klagan över parkeringsanmärkning efter betalningsfristens utgång. Detta system förutsätter en ansökan om återupptagande. Sådan ansökan skall kunna bifallas om rättelse- eller bestridandeförfarande inte tidigare har förekommit beträffande

samma parkeringsanmärkning och förseningen inte har orsakats av den klagande. Vidare anges att ansökan skall kunna bifallas endast om den görs så snart det varit möjligt och senast inom sex månader från det kronofogdemyndighet riktat krav mot den betalningsskyldige. Om ansökan bifalls, handläggs sedan frågan på samma sätt som om det varit fråga om bestridande.

Huvuddelen av remissinstanserna har lämnat promemorians förslag i denna del utan erinran. Stockholms kommun har emellertid förordat att klagan över parkeringsanmärkning prövas av kommunalt organ. Göteborgs kommun har föreslagit att parkeringsanmärkning läggs till grund för ansökan om betalningsföreläggande och att invändningar mot parkeringsanmärkning prövas inom detta förfarande. Länsstyrelsen i Stockholms län har förordat att frågor om felparkeringsavgift handläggs enligt vanliga civilprocessuella regler. Överåklagaren i Stockholms åklagardistrikt och länsåklagaren i Uppsala län har föreslagit att talan mot beslut i anledning av bestridande skall föras i administrativ ordning.

Enligt min mening måste det givetvis finnas ett system för överprövning av parkeringsanmärkningar. Med tanke på ärendenas karaktär och frekvens finns anledning att i första hand söka utreda och pröva eventuella misstag i fråga om parkeringsanmärkningar hos annan instans än domstol. Den i promemorian föreslagna ordningen med rättelse genom hänvändelse till polisvaktkontor e. d. tillgodoser i hög grad önskan om ett enkelt och snabbt system för att klara ut uppenbara misstag vid utfärdande av parkeringsanmärkning. I denna del har inte heller vid remissbehandlingen riktats någon kritik mot förslaget. Jag biträder detta. Förslaget innebär också att det mera formella överprövningsförfarandet, som inleds genom bestridande av foronsägaren, skall tas upp av statliga organ. Jag vill emellertid erinra om att en del remissinstanser har förordat en annan lösning. T. ex. har Stockholms kommun föreslagit att klagan över parkeringsanmärkning prövas av ett kommunalt organ. Någon naturlig och lämplig kommunal instans för en sådan uppgift synes emellertid f. n. inte finnas. Mot bakgrund härav och i avvaktan på hur andra liknande frågor om övergång till avgiftssystem kommer att få sin lösning bör man t. v. förlägga prövningen till samma organ som nu handlägger motsvarande frågor, dvs. polismyndighet och allmän domstol.

Den avkriminalisering av felparkeringarna jag har förordat bör ha till följd att domstolsprocessen inte ges brottmålskaraktär. Den vanliga tvistemålsprocessen är emellertid enligt min mening – även om man beaktar de möjligheter till förenklad handläggning som ges i lagen (1946:808) om lagsökning och betalningsföreläggande (ändrad senast 1974:183) och lagen (1974:8) om rättegången i tvistemål om mindre värden (ändrad senast 1974:387) – inte lämpad för mål av den typ som det nu är fråga om. Jag förordar därför att handläggningen i stället får i huvudsak bygga på förfarandet enligt lagen (1946:807) om handläggning av domstolsärenden (ändrad senast 1973:1155). 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.

Den i promemorian föreslagna begränsningen av rätten att anföra bestridande till i huvudsak tiden före betalningsfristens utgång anser jag inte behövlig. Om betalningsskyldigheten – i enlighet med vad jag tidigare har förordat – gäller oberoende av invändningar, har den betalningsskyldige inte något intresse av att dröja med bestridande. Den i departementspromemorian angivna sexmånadersfristen, räknat från det att kronofogdemyndighet riktat krav mot den betalningsskyldige, skulle därmed inte gälla för ansökan om återupptagande utan för bestridande. Härigenom kan det särskilda förfarandet i fråga om återupptagande slopas. Vidare bör det vara möjligt att i vissa avseenden förenkla det administrativa förfarandet, en fråga som jag strax återkommer till (avsnitt 8.6).

Med avvikelser från promemorian vill jag också förorda att betalning av avgiften inte görs till förutsättning för prövning av fullföljd talan. De regler som föreslagits om omedelbar betalningsskyldighet anser jag innebära tillräckliga garantier för att betalning sker i rätt tid.

8.6 Det administrativa systemet

Det inledande skedet av förfarandet bör enligt promemorian kunna gestalta sig ungefär som i det nuvarande parkeringsbotssystemet. Parkeringsanmärkningen bör emellertid kompletteras med uppgifter om vilka myndigheter som upptar frågor om rättelse och bestridande. Om betalning inte inflyter inom den på parkeringsanmärkningen angivna fristen, bör den för fordonet registrerade ägaren tillställas en kopia av anmärkningen med erinran om ägaransvaret och en uppmaning att inom viss kortare tid betala avgiften. Om betalning ändå inte sker, föreslås det i promemorian att ägaren i rekommenderat brev med mottagningsbevis åläggs att inom tio dagar från mottagandet erlägga betalning vid äventyr att ärendet överlämnas för indrivning. Skulle brevet inte avhämtas förordas att åläggandet utsänds på nytt i vanligt brev och anses mottaget dagen efter avsändandet. Om detta brev – eller den rekommenderade försändelsen – återkommer med anteckning av posttjänsteman om obeställbarhet, får vanliga delgivnings- och efterspaningsåtgärder vidtagas. Inbetalning av felparkeringsavgift föreslås ske till rikspolisstyrelsen. Om inbetalning inte sker, skall rikspolisstyrelsen enligt promemorian överlämna ärendet till kronofogdemyndighet för indrivning. Indrivningen bör kunna utformas i huvudsak på samma sätt som nu gäller beträffande böter. Förvandling enligt lagen (1964:168) om verkställighet av bötesstraff (ändrad senast 1974:386) kan av naturliga skäl inte komma i fråga.

Promemorians förslag har i dessa delar i allt väsentligt lämnats utan erinran av remissinstanserna. Rikspolisstyrelsen har dock ansett omgången med rekommenderat brev onödig. Länsstyrelsen i Malmöhus län har anfört att det inte är nödvändigt att tillställa ägaren någon underrättelse om parke-

ringsanmärkningen innan han delges betalningsåläggande. Länsstyrelsen i Stockholms län har uttalat att handläggningen av avgiftsfrågor bör ske helt efter civilprocessuella regler. Polisorganisationen bör enligt länsstyrelsens uppfattning befrias från befattning med dessa ärenden. Göteborgs kommun har förordat att parkeringsanmärkningen läggs till grund för ansökan om betalningsföreläggande.

För egen del anser jag att i promemorian gjorts en i allt väsentligt rimlig avvägning mellan rättssäkerhetskraven och intresset att förfarandet blir snabbt och smidigt. Det innefattar tillräckliga garantier för att ägaren får kännedom om parkeringsanmärkningen innan indrivningsåtgärder vidtas. Om särskilda krav – som jag nyss har förordat – inte ställs upp för prövning av bestridande efter betalningsfristens utgång, torde något behov av bevis om att fordonsägaren fått del av betalningsåläggandet inte föreligga. Med hänsyn härtill förordar jag – i enlighet med rikspolisstyrelsens förslag – att åläggandet tillställs fordonsägaren i brev som inte behöver vara rekommenderat.

8.7 Kommunal trafikövervakning

I framställningen från Stockholms gatunämnd har föreslagits att parkeringsövervakning och uppbörd av felparkeringsavgifter blir en helt kommunal angelägenhet.

I promemorian har någon ställning inte tagits i frågan med hänsyn till att den inte bedömts ha någon betydelse för systemets effektivitet.

I flertalet remissyttranden har promemorian i denna del lämnats utan erinran. Länsstyrelsen i Stockholms län, Stockholms, Göteborgs och Malmö kommuner samt Svenska kommunförbundet har emellertid givit sitt stöd åt tanken att felparkeringsavgift skall tillfalla vederbörande kommun och dessutom förordat att kommunerna får huvudmannaskapet för parkeringsövervakningen. Länsstyrelserna i Malmöhus samt Göteborgs och Bohus län har ansett att det inte föreligger några skäl att ändra nuvarande ordning.

Jag har redan tidigare erinrat om att det – särskilt i de största kommunerna – pågår ett arbete för att genom trafiksaneringsåtgärder öka trafiksäkerheten, förbättra betingelserna för kollektiv- och distributionstrafiken och underlätta trafikavvecklingen i övrigt. Strävandena i dessa avseenden är – som jag påpekat – väsentliga också med hänsyn till önskemålen att även utanför nybyggnadsområden genom trafiksanering förbättra trafiksäkerhet och miljö. Detta arbete åvilar kommunerna och medför att de får göra i många fall betydande insatser för trafikreglering. En stor del av de parkeringsreglerande bestämmelserna tillkommer också genom beslut på det lokala planet i form av lokala trafikföreskrifter. Det bör även beaktas att en stor del av parkeringsövervakningen redan nu sker genom kommunalt anställda trafikvakter. Väsentliga delar av parkeringsfrågan vilar alltså redan på kommunerna. Om parkeringsöverträdelserna avkriminaliseras är det enligt min mening naturligt att felparkeringsavgifterna i princip tillfaller kommunerna, särskilt som det finns anledning att förmoda att allt fler kommuner kommer att

begära och få förordnande enligt lagen om kommunal trafikövervakning. Det är också att märka att kommunerna därigenom kan få bättre möjligheter att intensifiera övervakningen av parkeringsbestämmelserna.

För att systemet till rimlig kostnad skall fungera så smidigt och effektivt som avsetts, måste – med hänsyn till ärendevolymen – enhetliga och rationella handlägningsrutiner eftersträvas, vilket torde förutsätta en samordnad hantering med utnyttjande av ADB-teknik. Rikspolisstyrelsen har inom parkeringsbotsförfarandet byggt upp datarutiner för det nuvarande förfarandet som i de nu aktuella delarna företer stora likheter med den föreslagna handlägningsordningen. Den datorkapacitet som frigörs genom att parkeringsbotssystemet slopas kan utnyttjas för det nya avgiftssystemet. Om kommunerna själva skall svara för administreringen försvåras uppbyggnaden av enhetliga och likartade rutiner med risk för en i hög grad fördyrande resurssplittring. Det ankommer på regeringen att meddela föreskrifter i ämnet.

Genom att förfarandet till en viss del innebär att statliga resurser ställs till förfogande för handlägningsrutinerna måste statsverket få gottgörelse för sina kostnader för verksamheten. Däri ingår blankett- och driftskostnader för datarutinerna, personal- och lokalkostnader vid polis- och åklagarmyndigheter, domstolar och utsökningmyndigheter. En granskning av de olika posterna som gjorts inom kommunikationsdepartementet visar att kostnaderna i 1975 års penningvärde torde kunna beräknas till ca 18 kronor för varje betald parkeringsanmärkning. Kostnaderna är i allt väsentligt löneberoende och kan därför beräknas stiga i samma takt som löneutvecklingen för offentligt anställda. Jag förordar alltså att ersättningen t. v. fastställs till 18 kronor i 1975 års penningvärde med uppräknig till följd av löneutvecklingen. Det bör ankomma på regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att med utgångspunkt i det anförda fastställa avdragsbeloppet. Utvecklingen bör följas och om några år kan det bli aktuellt att utvärdera resultaten av den angivna beräkningsgrunden.

Vad jag nu har sagt är i huvudsak tillämpligt endast beträffande kommuner, där kommunal trafikövervakning finns anordnad. I övriga kommuner bör statsverket uppbära hela felparkeringsavgiften.

Dessa överväganden har i och för sig ingen betydelse för bedömningen av frågan om hur huvudmannaskapet för den kommunala trafikövervakarkåren skall anordnas. Jag vill emellertid erinra om att jag – med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 18 oktober 1974 – har tillkallat en sakkunnig (K 1974:03) med uppdrag att utreda vissa kommunala trafik- och trafiksäkerhetsfrågor. Överväganden om huvudmannaskapet för trafikövervakarkåren ligger inom ramen för den sakkunniges uppdrag. Jag anser det därför inte lämpligt att nu ta ställning till i vad mån några förändringar är påkallade.

8.8 Panträtt och flyttning av fordon

I framställningen från Stockholms gatunämnd har föreslagits införande – efter norskt mönster – av en legal panträtt i felparkerat fordon till säkerställande av felparkeringsavgift.

I promemorian har ifrågasatts om kostnaderna för att på ett effektivt sätt få tag i de fordon som skall bli föremål för panträtt står i rimlig proportion till resultatet. Även principiella invändningar anses kunna riktas mot förslaget. Panträttens egenskap att motverka benägenheten att överträda parkeringsbestämmelserna kan enligt promemorian tillgodoses genom en även ur andra synpunkter önskvärd utvidgning av möjligheterna att tillämpa lagen om flyttning av fordon i vissa fall. Den nuvarande förutsättning för flyttning som innebär att fordonet skall vara uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken föreslås ändrad på det sättet att flyttning får ske om förhållandena inte är sådana att uppställningen inte innebär fara för trafikolycka eller hinder i trafiken.

Flertalet av remissinstanserna har godtagit promemorians förslag i dessa delar. Byggnadsstyrelsen och Stockholms kommun har dock ansett att legal panträtt bör införas. Motororganisationernas samarbetsdelegation har motsatt sig en utvidgning av möjligheterna att flytta fordon och ansett nu gällande regler tillräckliga.

Jag delar den uppfattning som kommit till uttryck i departementspromemorian angående legal panträtt. Jag vill också framhålla att det kan te sig stötande att för ett anspråk på några tiotal kronor ta i pant ett fordon med ett värde av flera tusen kronor. Däremot anser jag att skäl föreligger att något utvidga möjligheterna att flytta felparkerade fordon. F. n. gäller i detta hänseende att fordon får flyttas bl. a. om det är uppställt så att fara för trafikolycka uppstår eller betydande hinder uppkommer i trafiken. Som framhålls i promemorian finns det god grund för antagandet, att ett felparkerat fordon i allmänhet innebär en fara för trafikolycka eller ett hinder i trafiken. Jag anser därför att en ändring av regelns innehåll på i huvudsak det sätt som har föreslagits i promemorian är påkallad för att uppnå de eftersträlvade effekterna, nämligen dels möjlighet att flytta felparkerade fordon som hindrar trafiken, dels påverkan på trafikanterna för att förebygga felparkeringar. Jag vill också erinra om att man i Danmark, Finland och Norge har regler som innebär vidare möjligheter att flytta felparkerade fordon än vad som gäller i Sverige f. n. Såvitt känt har dessa regler inte medfört några olägenheter.

Enligt gällande bestämmelser skall ett flyttat fordon – om det inte är att anse som övergivet – i första hand ställas upp så nära den plats där det anträffades att det lätt kan återfinnas. Först om detta inte är möjligt får fordonet flyttas till särskild uppställningsplats. Möjligheterna att parkera ett flyttat fordon i närheten av den ursprungliga uppställningsplatsen har i praktiken visat sig vara mycket begränsade. Det torde vara mera realistiskt att utan särskilda förbehåll medge flyttning till särskild uppställningsplats.

Med hänsyn till den omgång som är förenad med sådan flyttning finns inte anledning anta att detta skall utnyttjas om enklare förfarande står till buds. Jag förordar således den angivna ändringen i lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Nuvarande bestämmelser innebär att ett fordon som är uppställt så att det utgör fara eller hinder i trafiken får flyttas endast efter beslut av polismyndigheten. I linje med det ökade kommunala ansvar för trafikmiljön som legat till grund för mitt tidigare förslag att inflytande felparkeringsavgifter i princip skall tillfalla kommunen, vill jag förorda att kommun, som har anordnat kommunal trafikövervakning, får besluta om flyttning i nu angivna fall.

8.9 Avgiftsdifferentiering

I promemorian har uttalats att en differentiering av felparkeringsavgiften bör kunna ske även inom ett och samma polisdistrikt t. ex. på det sättet att avgiften är högre i de centrala delarna av en stad där trängseln är stor och en felaktig uppställning kan orsaka allvarliga olägenheter.

Riksåklagaren, rikspolisstyrelsen och Göteborgs kommun har inte velat biträda detta förslag och främst åberopat praktiska skäl. Trafiksäkerhetsverket har tillstyrkt en differentiering med hänsyn till om parkering skett i strid mot stannandeförbud eller parkeringsförbud.

Enligt min mening finns det vissa skäl som talar för den i promemorian föreslagna ordningen. Jag vill emellertid framhålla att en differentiering medför att ytterligare en omständighet – avgiftens storlek med hänsyn till var den felaktiga uppställningen har skett – kan bli föremål för invändningar och på det sättet komplicera systemet. Det kan emellertid förekomma situationer – t. ex. när det gäller storstädernas innerområden eller kollektivkörfält – där särskilt starka skäl talar för en differentiering och där den nyss nämnda komplikationen inte är aktuell. Mot denna bakgrund vill jag inte förorda något direkt förbud mot avgiftsdifferentiering. I den mån sådan tillämpas, är det emellertid av största vikt att man har en enkel och klar avgränsning.

8.10 Vissa andra frågor

Promemorian utgår från att det föreslagna systemet skall omfatta alla de typer av parkeringsöverträdelser som nu kan beivras med parkeringsbot. På denna punkt har promemorian inte föranlett några uttalanden under remissbehandlingen. Jag finner denna avgränsningsprincip rimlig och lämplig för det föreslagna systemet.

I promemorian tas inte upp frågan om storleken av felparkeringsavgiften. Det finns inte anledning att utforma regleringen på något principiellt annat sätt än vad som nu gäller i fråga om parkeringsbot, nämligen

att den lokalt skall bestämmas inom ett visst intervall. En anpassning med hänsyn till penningvärdesförändringarna sedan år 1960, då nuvarande intervall fastställdes, är dock påkallad. Förändringar av pris- och lönenivån sedan 1960 skulle motivera en två- till fyrdubbling av det maximala beloppet. Med hänsyn till att de faktiska bötesbeloppen varit lägre förordar jag att uppräkningsintervall t. v. begränsas. I enlighet härmed bör avgiften nu utgöra lägst 50 kronor och högst 150 kronor. I och med att parkeringsöverträdelse avkriminaliseras saknas skäl att lägga fastställelsen av avgiftens storlek i olika kommuner på riksåklagaren. I stället bör kommun, som förordnats att svara för trafikövervakningen, själv fastställa avgiftens storlek inom angivna intervall. I övriga kommuner bör fastställelsen ankomma på länsstyrelsen.

I promemorian har ställning inte tagits till vilka **f o r d o n s k a t e g o r i e r** som skall omfattas av det föreslagna systemet. Under remissbehandlingen har denna fråga inte heller föräntlet några uttalanden. Parkeringsbotssystemet är endast tillämpligt på motorfordon, vilket innebär att t. ex. släpfordon inte omfattas av detta system. Dåvarande chefen för justitiedepartementet anförde i prop. 1960:175 med förslag till lag om parkeringsbot m. m., att det – även om den föreslagna lagstiftningen inte torde få någon praktisk betydelse med avseende på mopeder – inte syntes vara anledning att undanta den kategorin från lagens tillämpningsområde.

Det av mig förordade systemet är uppbyggt med syfte att skapa enkla och rationella handläggningsformer utan att rättssäkerhetsintresset eftersätts. En väsentlig förutsättning för att systemet skall kunna fungera på angivet sätt är att frågan om ägandeförhållandena normalt är ostridig och att särskild utredning därom inte behöver ske inom ramen för sanktionssystemet. Detta innebär i princip att systemet kan tillämpas endast i fråga om fordon som är intagna i bilregistret. Avgränsningen bör i enlighet härmed göras så att felparkeringsavgift uttas endast i fråga om registrerat motordrivet fordon och släpfordon – dvs. inte moped eller, med något undantag, motorredskap.

När det gäller oregistrerade fordon – cyklar, mopeder och de flesta motorredskap – torde förekommande överträdelse av parkeringsbestämmelserna inte ha den omfattningen att de föranleder några problem. Jag avser att senare föreslå regeringen att upphäva bestämmelserna om straff för sådana förseelser utan att de ersätts av andra regler om sanktioner. I de få fall då felparkerade fordon av dessa typer verkligen är till olägenhet i trafiken, kan de flyttas enligt bestämmelserna i lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Jag har tidigare (avsnitt 8.3) uttalat att avgiftssystemet i princip bör tillämpas även i fråga om utlandsregistrerade fordon. I betydande utsträckning rör det sig om fordon från de nordiska grannländerna, varifrån det är förhållandevis lätt att inhämta behövliga uppgifter. Det bör också finnas möjligheter att – liksom i fråga om överlastavgift – nå överenskommelse med de andra nordiska länderna om indrivning av påförd avgift. Jag anser det därför riktigt att inte utesluta i utlandet registrerade fordon från det föreslagna systemet.

Det framhålls i promemorian att systemet ger möjlighet att tillstålla en uppgiven förare betalningsanmaning. Uttalandet har under remissbehandlingen inte föranlett några synpunkter. Jag vill emellertid understryka att själva parkeringsanmärkningen – som jag redan har påpekat – lämnas till föraren eller fästs på fordonet och alltså riktas mot den som vid tillfället brukar det. Om föraren inte ser sig föranlåten att betala felparkeringsavgiften redan på detta stadium, finns det inte någon anledning anta att han skall betala på grund av en senare anmaning. Med hänsyn härtill finner jag inte skäl förorda att sanktionssystemet betungas med särskilda påminnelser till föraren.

När det gäller delgivningsfrågorna har jag i samband med behandlingen av det administrativa systemet redovisat vad som har anförts i promemorian och av remissinstanserna liksom mitt eget ställningstagande. Jag vill också erinra om att arbete pågår för att förenkla delgivningsförfarandet i andra sammanhang.

Beträffande exekutionen påpekas i promemorian att indrivning av parkeringsböter liksom av andra böter f. n. sker genom kronofogdemyndighet sedan rikspolisstyrelsen upprättat saköreslängd. Enligt promemorian synes det lämpligt att indrivningen av felparkeringsavgift sker på motsvarande sätt. Betalningsbestämmelserna beträffande böter återfinns nu i lagen om verkställighet av bötesstraff, medan indrivningen regleras i utsökningslagen. Det anmärks vidare att införsel enligt införsellagen (1968:621, ändrad senast 1975:1265) kan äga rum bl. a. för böter. I promemorian anförts att indrivning av felparkeringsavgift bör ske efter samma regler som nu gäller beträffande böter. Av naturliga skäl kan dock förvandling av avgiften till fängelse enligt reglerna om förvandling i bötesverkställighetslagen inte komma i fråga. Uttalandena i promemorian har inte föranlett några erinringar under remissbehandlingen.

Sanktionen i det föreslagna systemet har snarast karaktär av offentlig avgift. Jag anser det därför naturligt att anknyta till reglerna om uppbörd och indrivning av restförd skatt och förordar en lösning i enlighet härmed.

I promemorian framhålls beträffande lagkonkurrens att 167 § VTK innebär att straff inte utdöms för förseelse mot kungörelsen om gärningen är belagd med straff enligt brottsbalken eller TBL. Detta anses böra gälla även felparkeringsavgift. Som regel torde parkeringsanmärkning inte ha utfärdats om fråga kan uppkomma om ansvar för brott. Skulle det ha skett, bör förfarandet avbrytas när frågan om ansvar prövas. Om straff utdöms bör parkeringsanmärkning och betalningsåläggande förfalla. Om ansvarstalan ogillas, bör domstolen ålägga felparkeringsavgift. Uttalandena föranledde inga erinringar under remissbehandlingen.

För min del vill jag förorda en förenkling i förhållande till förslaget i promemorian. Detta innebär att uttag av felparkeringsavgift inte kommer i fråga om åklagare utfärdar strafföreläggande eller ansöker om stämning för brott, vari felparkeringen ingår som ett led, och detta oavsett om föreläggandet godkänns resp. fällande dom meddelas.

Slutligen vill jag efter samråd med chefen för finansdepartementet förorda att genom ändring i 20 § kommunalskattelagen (1928:370) (20 § ändrad senast 1975:1174) klargörs att felparkeringsavgift inte är avdragsgill vid beräkning av skattepliktig inkomst.

Det är inte nu möjligt att i alla detaljer bedöma hur lång tid som behövs för framtagning av behövliga blanketter, ändring av vissa datarutiner, utarbetande av verkställighetsföreskrifter etc. Det bör därför ankomma på regeringen att besluta om ikraftträdande av de föreslagna bestämmelserna och om upphävande av äldre bestämmelser i ämnet. I fråga om överträdelser som skett före den nya lagstiftningens ikraftträdande, bör dock äldre bestämmelser gälla.

8.11 Upprättade lagförslag

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till

1. lag om felparkeringsavgift,
2. lag om ändring i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall,
3. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370).

8.12 Specialmotivering

8.12.1 Förslaget till lag om felparkeringsavgift

1 §

När det gäller frågan om vilka typer av överträdelser som skall beivras med felparkeringsavgift, får regeringen meddela närmare föreskrifter. Som jag redan antytt (avsnitt 8.10) torde systemet i första hand böra tillämpas på de typer av överträdelser som nu kan beivras med parkeringsbot. Det ankommer på regeringen att besluta om upphävande av de straffbestämmelser som ersätts av reglerna om felparkeringsavgift.

3 §

Som jag tidigare har påpekat (avsnitt 8.9) bör det i allmänhet inte förekomma att felparkeringsavgift sätts till olika belopp för olika delar av samma kommun.

4 §

Av formuleringen följer att anteckning om äganderätten inte behöver vara införd när överträdelsen sker. Införs den senare måste dock – om betalningsskyldighet skall inträda för ny ägare – uttryckligen anges att anteckningen avser förhållandena vid tiden för överträdelsen. Jfr i sammanhanget 54 och 99 §§ BRK. Förfarandet mot den nye ägaren inleds i enlighet med 6 §.

I 7 § BRK anges att den som innehar fordon på grund av avbetalningsköp skall anses som ägare vid tillämpning av BRK.

I fråga om fordon som ägs av staten registreras som ägare den myndighet som disponerar fordonet.

I paragrafen har också intagits en bestämmelse om att ansvaret inte gäller när omständigheterna gör det sannolikt att fordonet har frånhänts ägaren genom brott. Detta innebär ingen ändring i förhållande till nu gällande regler.

5-7 §§

Vilka tidsfrister som bör användas torde få anges i verkställighetsföreskrifter som meddelas av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer.

Närmare föreskrifter om blanketter m. m. torde det ankomma på regeringen eller – efter regeringens bemyndigande – myndighet att utfärda.

8 §

Med hänsyn till att ansökan om rättelse lämpligen bör framställas i nära samband med överträdelsen torde det vara lämpligt att även förare som inte är ägare till fordonet får begära rättelse.

Som jag tidigare anfört (avsnitt 8.5) är begäran om rättelse endast avsedd för prövning av vissa typer av invändningar. Detta kan t. ex. gälla invändning om att vederbörliga vägmärken inte funnits uppsatta eller andra invändningar som inte påkallar närmare utredning. I fråga om andra typer av invändningar – vilka som regel kräver mera ingående undersökning och prövning av sakförhållandena eller överväganden av rättslig natur – bör hänvisas till bestridandeförfarande. Begäran om rättelse bör prövas av lokal polisenhet (vaktkontor eller motsvarande), vilket kan fastställas i verkställighetsföreskrifter till lagen.

Med hänsyn till möjligheten till bestridande saknas anledning att medge rätt att fullfölja talan mot beslut om avslag på ansökan om rättelse. Av hänsyn till systemets effektivitet torde det inte vara lämpligt att medge rätt att fullfölja talan mot beslut som innebär bifall till en ansökan om rättelse.

9 §

Rätt att anmäla bestridande bör tillkomma endast fordonets ägare med hänsyn till att denne har att svara för att avgiften erläggs. Om ägaren inte vill anmäla bestridande trots att föraren anser detta befogat, kan detta enligt allmänna civilrättsliga regler få återverkningar på ägarens regressrätt.

Det torde inte vara motiverat att i lagen ge närmare bestämmelser om hur utredningen skall bedrivas utan regler härom bör ges i verkställighetsföreskrifterna. Därvid bör utgångspunkten vara att utredningen skall bedrivas i huvudsak på samma sätt som en förundersökning, vilket torde vara en förutsättning för att polismyndigheten skall ha tillräckligt underlag

för beslut. Självfallet får utredningen anpassas till vad som behövs i det särskilda fallet. Jag vill peka på att utredning i egentlig mening kan vara obehövlig i de fall som åsyftas i 23 kap. 22 § rättegångsbalken.

Om bestridande har anmälts för sent torde det inte finnas anledning till annan utredning än som behövs för att konstatera att anmälan inkommit för sent.

Av förordningen (1975:986) om handläggning av vissa polischefsuppgifter framgår att beslut kan meddelas även av vissa andra befattningshavare inom polisväsendet (jfr under 5.4).

Att bestämmelserna i förvaltningslagen (1971:290, ändrad senast 1975:672) är tillämpliga på förvaltningsmyndighets handläggning enligt lagen om felparkeringsavgift följer av 1 och 2 §§ förstnämnda lag.

10 §

Grundprincipen för det föreslagna systemet är att förfarandet skall vara enkelt och smidigt utan att rättssäkerhetskraven eftersätts. Med hänsyn härtill har jag inte velat förorda bestämmelser om rätt att fullfölja talan mot polismyndighets beslut att undanröja betalningsansvar.

För handläggningen i tingsrätt bör – med hänsyn bl. a. till arten och omfattningen av den utredning som behövs – gälla reglerna för handläggning av domstolsärenden. Vissa undantag har dock ansetts nödvändiga. Dessa undantag har upptagits i 11 och 12 §§. Jag vill emellertid erinra om att 20 § lagen (1946:804) om införande av nya rättegångsbalken medför att brottmålsreglerna i vissa hänseenden – bl. a. i fråga om rättegångskostnader – blir tillämpliga.

11 §

Med allmän åklagare avses åklagare i det åklagardistrikt till vilket polisdistriktet hör.

15 §

Återbetalning av avgift efter begäran om rättelse eller anmälan av bestridande bör – för att systemet inte skall kompliceras – ske först när avgörandet har vunnit laga kraft.

16 §

Jag vill här endast hänvisa till vad jag tidigare har anfört (avsnitt 8.7).

9 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att antaga förslagen till

1. lag om felparkeringsavgift,
2. lag om ändring i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall,
3. lag om ändring i kommunalskattelagen (1928:370)

10 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Antal utfärdade parkeringsanmärkningar och betalningsprocent

Kvart- tal	STOCKHOLM			GÖTEBORG			MALMÖ			HELA LANDET		
	Antal utf p-anm	Antal bet p-anm	% bet ¹	Antal utf p-anm	Antal bet p-anm	% bet ¹	Antal utf p-anm	Antal bet p-anm	% bet ¹	Antal utf p-anm	Antal bet p-anm	% bet ¹
1/69	79 805	40 587	52,4	28 547	18 640	68,3	13 138	9 574	74,1	186 842	120 878	66,4
2/69	74 862	35 732	49,2	25 844	16 426	67,2	11 436	7 906	70,7	160 799	98 108	62,9
3/69	67 578	30 371	46,3	26 309	16 331	66,2	14 283	9 658	69,2	162 694	98 406	62,4
4/69	71 037	28 926	41,8	26 001	15 216	61,8	17 511	10 976	64,5	181 033	104 416	59,4
1969	293 282	135 616		106 701	66 613		56 368	38 114		691 368	421 808	
1/70	73 638	38 357	54,0	26 586	16 225	64,3	15 601	10 442	68,7	188 062	120 514	66,1
2/70	90 855	46 335	52,6	26 716	16 303	64,2	14 943	10 160	69,5	187 976	115 725	63,4
3/70	79 901	36 959	47,7	26 318	15 929	63,9	13 801	9 206	68,3	176 120	104 562	61,2
4/70	87 305	37 036	43,7	30 851	18 477	62,8	17 175	11 212	66,5	212 241	124 105	60,1
1970	331 699	158 687		110 471	66 934		61 520	41 020		764 399	464 906	
1/71	86 320	35 682	42,6	25 199	14 208	59,1	15 594	9 531	62,3	200 039	111 766	57,4
2/71	79 412	34 339	44,4	22 058	13 022	61,8	15 557	9 905	65,0	172 377	98 139	58,5
3/71	75 463	30 802	42,0	27 249	15 294	58,5	16 514	10 215	63,7	179 331	99 141	56,8
4/71	75 988	30 545	41,4	36 724	20 659	58,7	19 464	11 714	61,2	213 188	121 037	58,2
1971	317 183	131 368		111 230	63 183		67 129	41 365		764 935	430 083	
1/72	82 401	34 222	42,9	32 922	18 014	56,9	21 165	12 553	60,5	220 401	124 718	58,0
2/72	76 926	32 597	43,6	27 603	15 201	57,4	18 880	11 056	59,7	179 567	98 341	56,2
3/72	72 851	31 872	45,1	34 261	18 581	57,0	20 187	11 421	57,6	190 662	106 655	57,5
4/72	88 416	40 363	47,1	34 516	20 689	62,9	21 729	12 481	58,6	228 887	136 158	61,1
1972	320 594	139 054		129 302	72 485		81 961	47 511		819 517	465 872	
1/73	92 223	43 822	49,1	35 127	20 770	62,2	20 029	12 140	62,1	234 377	141 310	62,1
2/73	73 706	37 438	52,4	29 766	18 713	66,1	18 428	12 125	66,8	186 380	118 384	65,2
3/73	76 871	39 987	53,6	29 198	18 118	65,0	19 254	12 569	66,3	192 997	122 284	65,0
4/73	76 854	39 882	53,4	35 600	22 499	66,0	20 519	13 073	64,8	224 998	146 647	66,8
1973	319 654	161 129		129 691	80 100		78 230	49 907		838 752	528 625	
1/74	75 328	40 548	55,2	35 711	23 604	69,3	19 373	12 620	66,4	214 568	142 786	68,3
2/74	78 624	44 850	58,4	28 891	19 289	69,4	15 733	10 254	66,3	193 341	130 242	68,9
3/74	90 056	51 791	58,8	32 580	21 525	68,6	21 765	13 666	63,6	224 710	149 987	68,2
4/74	93 854	54 093	59,0	39 367	27 379	71,7	24 296	16 117	67,2	265 718	184 211	70,7
1974	337 862	191 282		136 549	91 797		81 167	52 657		898 337	607 226	
1/75	95 873	55 564	59,3	41 291	28 477	71,2	25 165	16 871	68,1	265 338	182 430	70,1
2/75	79 912	47 555	60,8	38 491	26 424	70,7	23 415	15 241	66,1	222 846	153 785	70,3

¹ Avser procent av antalet utfärdade minus antalet återkallade

Ann: Antals- och procentuppgifterna om betalning avser de betalningar som skett i parkeringsbotsrutinen under tiden t. o. m. kalenderkvartalet efter det då förseelsen begicks.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 22 januari 1976	6
1 Inledning	10
2 Nuvarande ordning	10
2.1 Bestämmelser om stannande och uppställning.....	10
2.2 Åtgärder vid parkeringsföreseelser.....	12
2.2.1 Straffrättsligt beivrande.....	12
2.2.2 Flyttning av fordon	15
2.3 Ägaransvar i trafiklagstiftningen	15
2.4 Kommunal trafikövervakning.....	16
3 Framställningarna	17
4 Några utländska lösningar	18
5 Promemorian	19
5.1 Inledning	19
5.2 Avkriminalisering och strikt ägaransvar.....	20
5.3 Omedelbar betalningsskyldighet och avgiftsförhöjning..	20
5.4 Rättelse och bestridande m. m.....	21
5.5 Det administrativa systemet.....	22
5.6 Kommunal trafikövervakning.....	22
5.7 Panträtt och flyttning av fordon.....	23
5.8 Avgiftsdifferentiering	23
5.9 Vissa andra frågor	23
5.9.1 Registreringsfrågor	23
5.9.2 Lagkonkurrens	24
5.9.3 Delgivningsfrågor m. m.....	24
5.9.4 Exekutionen	25
6 Remissyttrandena	25
7 Utvecklingen efter departementspromemorian	27
7.1 Inledning	27
7.2 Parkeringsbotsrutinen	27
7.3 Straffförelägganderutinen.....	28
7.4 Domstolsförfarandet	29
8 Föredraganden	30
8.1 Inledning	30
8.2 Allmänt om reformbehovet	31
8.3 Avkriminalisering och strikt ägaransvar.....	35
8.4 Omedelbar betalningsskyldighet och avgiftsförhöjning .	37
8.5 Rättelse och bestridande m. m.	38
8.6 Det administrativa systemet.....	40

8.7 Kommunal trafikövervakning	41
8.8 Panträtt och flyttning av fordon	43
8.9 Avgiftsdifferentiering	44
8.10 Vissa andra frågor	44
8.11 Upprättade lagförslag	47
8.12 Specialmotivering	47
8.12.1 Förslaget till lag om felparkeringsavgift	47
9 Hemställan ..	50
10 Beslut	50
Bilaga Statistiska uppgifter beträffande parkeringsbotsrutinen ..	51

