

Regeringens proposition

1983/84: 104

med förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering, m. m.;

beslutad den 26 januari 1984.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll ovannämnda dag.

På regeringens vägnar

INGVAR CARLSSON

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram ett förslag till lag om kontrollavgifter vid sådana parkeringsöverträdelser som inte omfattas av förordnande enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift eller som är brott enligt vägtrafikungörelsen (1972: 603). Lagen syftar bl. a. till att utjämna skillnaderna mellan den i dag helt oreglerade privaträttsliga s. k. tomtmarksparkeringen och den offentligrättsliga parkeringen.

Lagen föreslås träda i kraft den 1 juli 1984.

Propositionens lagförslag**1 Förslag till****Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering**

Härigenom föreskrivs följande.

1 § En markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom området får under de förutsättningar som anges i denna lag ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som han har beslutat (olovlig parkering).

Kontrollavgift får inte tas ut om överträdelsen omfattas av förordnande enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift eller är belagd med straff enligt annan författning än brottsbalken.

2 §¹ Med fordon avses i denna lag

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

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

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

Bestämmelserna i denna lag om markägare gäller också den som på grund av avtal har rätt att upplåta ett område för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

3 § Kontrollavgift får tas ut endast om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoren tydligt har tillkännagetts genom skyltning på platsen. Skyltningen skall utföras med vägmärken.

4 § Kontrollavgiften får inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts inom kommunen enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

Om felparkeringsavgiften har fastställts till olika belopp för skilda delar av kommunen eller för skilda slag av överträdelser gäller följande. Kontrollavgiften får inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts för överträdelser av föreskrifter om avgiftsbelagd parkering eller, om sådana föreskrifter saknas, den lägsta felparkeringsavgift som gäller för den del av kommunen där den olovliga parkeringen ägde rum.

5 § En ny kontrollavgift får tas ut för varje påbörjat kalenderdygn som en olovlig parkering pågår. Minst sex timmar måste dock förflyta från det att en betalningsuppsmaning enligt 8 § första stycket utställdes till dess att en ny får utställas.

Högst fem kontrollavgifter får tas ut för samma olovliga parkering.

6 § Gör markägaren anspråk på kontrollavgift för en olovlig parkering, har han inte rätt att för samma parkering också ta ut parkeringsavgift som inte betalats.

¹ 1 § i det lagförslag som remitterades till lagrådet har i propositionsförslaget delats upp i 1 och 2 §§. Till följd härav motsvarar 3 § i propositionsförslaget 2 § i det remitterade förslaget osv.

7 § Fordonets förare och ägare ansvarar solidariskt för att kontrollavgiften betalas. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet har frångått honom genom brott.

Med fordonets ägare avses

1. den som vid tiden för den olovliga parkeringen var antecknad som fordonets ägare i något av de register som avses i 2 § första stycket eller

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

8 § Vill markägaren ta ut kontrollavgift skall han utställa en betalningsuppmaning som överlämnas till fordonets förare eller ägare eller fästs på fordonet.

Om kontrollavgiften inte betalas inom den tid som angetts i uppmaningen, skall markägaren påminna fordonets förare eller ägare om betalningsansvaret innan han vidtar åtgärder för inkassering av avgiften enligt inkassolagen (1974: 182). Påminnelsen skall innehålla uppgift om när avgiften senast skall betalas.

9 § Talan om att få ut kontrollavgift får inte väckas senare än två år från den dag då den olovliga parkeringen upphörde.

Talan skall väckas vid tingsrätten i den ort där den olovliga parkeringen ägde rum.

10 § Om det med hänsyn till omständigheterna i samband med den olovliga parkeringen skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut kontrollavgift, får avgiften inte tas ut.

11 § Har någon genom lagakraftäggande dom dömts för gärning som innefattar olovlig parkering eller godkänt strafföreläggande för sådan gärning får kontrollavgift inte tas ut. Redan erlagd avgift skall betalas tillbaka.

12 §² Markägaren ansvarar för att den som övervakar efterlevnaden av förbud eller villkor som avses i denna lag har för ändamålet lämplig utbildning.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1984. Lagen tillämpas dock inte i fråga om parkering som påbörjats före ikraftträdandet.

² 12 § i propositionsförslaget motsvarar del av 7 § första stycket i det remitterade förslaget.

2 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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.

En ny parkeringsanmärkning får meddelas för varje påbörjat kalenderdygn som överträdelsen pågår. Minst sex timmar måste dock förflyta från det att en parkeringsanmärkning meddelats till dess att en ny får meddelas. Högst fem parkeringsanmärkningar får meddelas för samma överträdelse.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1984. Den nya bestämmelsen skall inte tillämpas på överträdelser som påbörjats före ikraftträdandet.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall

Härigenom föreskrivs att 2, 3 och 7 §§ lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl.

Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot förbud eller villkor, som avses i lagen (1984: 000) om kontrollavgift vid olovlig parkering, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger.

¹ Lagen omtryckt 1981: 142.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flyttning av fordon.

3 §

Fordon som flyttas *enligt föreskrifter meddelade* med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordon som flyttas med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordonsvrak skall i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flyttning skall anges om fordonet är att anse som fordonsvrak.

7 §

Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet fränhånts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen skall fordonets värde dras av från kostnaderna om äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av statsverket eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av en kommunal myndighet, av kommunen.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av statsverket eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av en kommunal myndighet, av kommunen. *Vid flyttning enligt 2 § andra stycket skall sådana kostnader i stället bäras av den som påkallat flyttningen.*

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1984. Vid tillämpningen av den nya bestämmelsen i 2 § andra stycket skall hänsyn inte tas till parkeringstid före ikraftträdandet.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde
1983-09-01

Närvarande: statsministern Palme, ordförande, och statsråden Lundkvist, Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Rainer, Boström, Bodström, Gradin, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg

Föredragande: statsrådet Boström

Lagrådsremiss om kontrollavgift vid olovlig parkering

1 Inledning

I november 1978 tillkallades en särskild utredare med uppdrag att utreda frågor om parkeringsöverträdelser på tomtmark m. m.

Utredaren¹, som arbetar under namnet tomtparkeringsutredningen (K 1978: 10), avlämnade i december 1980 delbetänkandet (Ds K 1980: 14) *Felparkering på tomtmark*. Avsnitten 6 och 7 samt författningsförslagen i betänkandet bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av justitiekanslern, domstolsverket, rikspolisstyrelsen, datainspektionen, trafiksäkerhetsverket, luftfartsverket, byggnadsstyrelsen, riksrevisionsverket, riksskatteverket, Biluthyrningsbranschens Riksförbund, Föreningen Sveriges kronofogdar, Göteborgs Stads Parkerings AB, Stockholms kommuns parkerings AB, Handels- & juristinkasso AB, Kungl. Automobil Klubben, Motorförarnas Helykterhetsförbund, Motormännens Riksförbund, Svenska kommunförbundet, Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag, Sveriges domareförbund och Sveriges Fastighetsägareförbund.

Föreningen Sveriges kronofogdar har till sitt yttrande fogat ett yttrande från föreningens lokalavdelning för mellersta Sverige.

En sammanställning av remissyttrandena bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Jag anhåller att nu få ta upp de frågor som behandlas i betänkandet. I anslutning härtil behandlar jag också vissa frågor om ändringar i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift som har aktualiserats av Biluthyrningsbranschens Riksförbund (BURF) i en framställning till regeringen den 11 augusti 1981.

¹ Rådmannen Tomas Huldén.

2 Bakgrund

Man brukar tala om två olika slags parkering, nämligen gatumarksparking eller offentligrättslig parkering å den ena sidan och tomtmarksparking eller privaträttslig parkering å den andra.

Med gatumarksparking eller offentligrättslig parkering menar man parkering som i huvudsak sker på gator och andra allmänna platser och som är reglerad direkt i författning. Regleringen avser såväl själva parkeringen som sanktioner för överträdelser av reglerna.

Med tomtmarksparking eller privaträttslig parkering menar man parkering som i huvudsak sker på tomtmark eller i parkeringshus. Det finns inga författningar som särskilt reglerar denna typ av parkering. Allmänna civilrättsliga och i vissa fall straffrättsliga bestämmelser tillämpas därför.

Benämningarna gatumarksparking respektive tomtmarksparking är, som kommer att framgå senare, inte helt korrekta.

Det förekommer sålunda privaträttslig parkering på områden som för betraktaren framstår som gatumark och parkering som sker på tomtmark kan omfattas av de offentligrättsliga parkeringsbestämmelserna. Eftersom benämningarna gatumarks- och tomtmarksparking trots allt ger en god vägledning om innebörden i de olika parkeringsformerna används de dock t. v.

2.1 Gatumarksparking

Vägrafikungörelsen (1972: 603, omtryckt 1978: 1000, ändrad senast 1983: 114) (VTK) gäller trafik på väg. Med väg förstås enligt 2 § VTK sådan väg, gata, torg och annan led eller plats som allmänt används för trafik med motorfordon, led som är anordnad för cykeltrafik samt gång- eller ridbana invid led eller plats som nyss sagts.

Bestämmelser om stannande och parkering finns i 69–77 §§ VTK. Paragraferna innehåller huvudsakligen bestämmelser om hur ett fordon skall stannas eller parkeras samt förbud mot stannande och parkering i vissa fall.

Med stöd av 147 § VTK får kommunerna meddela lokala trafikföreskrifter om stannande och parkering. Lokala trafikföreskrifter kan avse t. ex. förbud mot stannande eller parkering, tidsbegränsning av parkering och avgiftsbeläggning av parkering. Lokala trafikföreskrifter får meddelas även för enskild mark under förutsättning att marken faller under VTK:s vägbegrepp. Om vägen inte används av allmänheten för trafik (är allmänligen befaren) krävs dock medgivande av vägens ägare.

Terrängtrafikungörelsen (1972: 594, omtryckt 1979: 642, ändrad senast 1983: 117) (TTK) gäller trafik i terrängen. Med terräng förstås enligt TTK område som inte är att anse som väg. Med väg förstås detsamma som i VTK. Särskilda regler för stannande eller parkering i terrängen finns inte i

TTK. Däremot får kommunen enligt 57 § TTK meddela lokala trafikföreskrifter om förbud att stanna eller parkera fordon.

2.2 Påföljder vid överträdelser av bestämmelser i VTK och TTK

Överträdelser av bestämmelserna i VTK om stannande och parkering beivras antingen genom böter enligt 164 § eller genom felparkeringsavgift enligt lagen (1976:206, omtryckt 1981:142, ändrad senast 1982:195) om felparkeringsavgift (FelpL). Överträdelser av lokala trafikföreskrifter om stannande eller parkering som har utfärdats med stöd av VTK eller TTK beivras med felparkeringsavgift.

FelpL trädde i kraft den 1 april 1977. Dessförinnan var överträdelser av parkeringsbestämmelserna kriminaliserade i VTK respektive TTK. Påföljden var penningböter.

Lagstiftningen om felparkeringsavgifter kom till i syfte att åstadkomma ett effektivt och rationellt system för att beivra olovlig parkering. Den dåvarande ordningen med böter hade lett till att orimligt stora resurser togs i anspråk hos bl. a. polis och domstolar för parkeringsärenden.

I korthet innebär lagstiftningen om felparkeringsavgifter följande.

Regeringen får enligt 1 § FelpL förordna att lagen skall tillämpas på överträdelser av föreskrifter om stannande och parkering av fordon som är upptagna i bl. a. bilregistret om överträdelsen inte är belagd med straff. Regeringen har i 1 § förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift (FelpF) (omtryckt 1981:144, ändrad senast 1983:189) förordnat att lagen skall tillämpas vid samtliga vanligen förekommande fall av olovlig uppställning, bl. a. vid överträdelser av lokala trafikföreskrifter. Som nyss sagts kan även enskild mark omfattas av lokala trafikföreskrifter. FelpL är då tillämplig på parkeringsöverträdelser som sker på den enskilda marken.

Den som överträder en föreskrift som omfattas av förordnande enligt FelpL är skyldig att betala felparkeringsavgift.

Regeringen får ange det högsta och lägsta belopp som avgiften får fastställas till. Enligt förordningen (1983:189) om ändring i förordningen (1976:1128) om felparkeringsavgift får felparkeringsavgifterna fr. o. m. den 1 september 1983 fastställas till lägst 75 kr. och högst 300 kr.

I de kommuner som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964:321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1978:235) fastställer kommunfullmäktige avgiftens belopp. I andra kommuner fastställer länsstyrelsen beloppet.

Den som är registrerad ägare till det fordon som felparkerats ansvarar för att avgiften betalas.

Om en bil parkerats fel får en polisman eller trafikövervakare meddela parkeringsanmärkning med uppmaning att inom viss tid betala felparkeringsavgiften. Normalt fästs anmärkningen på fordonets vindruta.

Om avgiften inte betalas inom föreskriven tid, skall bilens ägare erinras

om betalningsansvaret och uppmanas att inom viss tid betala avgiften. Betalas avgiften ändå inte skall ett åläggande utfärdas för bilägaren att inom viss tid betala en förhöjd avgift. Höjningen uppgår f. n. till 50 kr. Följs inte åläggandet skall avgiften indrivnas. Vid indrivningen höjs avgiften med ytterligare 50 kr.

Åläggande får inte utfärdas senare än ett år efter den dag då överträdelserna skedde.

Skyldigheten att betala förhöjda avgifter vid för sen betalning infördes genom lagen (1981: 142) om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 1981. Den syftar till att förmå fordonsägarna att betala i rätt tid och att minska antalet ärenden som måste överlämnas till kronofogdemyndigheten.

Felparkeringsavgiften skall betalas även om man för talan om att betalningsskyldigheten skall undanröjas. Undanröjs betalningsskyldigheten återbetalas avgiften, inklusive eventuell avgiftsförhöjning.

Den som anser att parkeringsanmärkning inte borde ha utfärdats kan ansöka om rättelse hos polismyndigheten. Om myndigheten bifaller ansökan skall den undanröja betalningsansvaret. Anser polismyndigheten att rättelse inte kan eller bör ske får fordonsägaren till polismyndigheten anmäla att han bestrider betalningsansvaret. Polismyndigheten gör då en utredning. Beslutar polismyndigheten då att undanröja betalningsansvaret får beslutet inte överklagas. Andra beslut av polismyndigheten kan överklagas till tingsrätten. Tingsrättens beslut kan överklagas till hovrätten.

Uppbördslagen (1953: 272, omtryckt 1972: 75, ändrad senast 1983: 77) gäller i tillämpliga delar i fråga om felparkeringsavgifter.

Det är trafiksäkerhetsverket som bevakar att felparkeringsavgifterna betalas.

I kommuner som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning tillfaller felparkeringsavgifterna kommunen. I annat fall tillfaller avgiften staten. Vid redovisning av avgifterna till kommunerna dras statsverkets kostnader av med f. n. 40 kr. för varje helt eller delvis betald avgift.

Årligen utfärdas ca 1,2 milj. parkeringsanmärkningar.

Ett antal bestämmelser om stannande och parkering i VTK är alltså kriminaliserade. Som exempel kan nämnas överträdelser av förbudet mot att stanna eller parkera på sådan plats eller sådant sätt att fara uppstår eller trafiken onödigtvis hindras eller störs, VTK 70 §.

2.3 Tomtmarksparkering

Det saknas direkta författningsbestämmelser om tomtmarksparkering med undantag för en forumbestämmelse i rättegångsbalken 10 kap. 10 § (paragrafen ändrad senast 1977: 1145). För parkering på sådan tomtmark som disponeras av statliga myndigheter finns dock vissa administrativa

bestämmelser i förordningen (1982:208) om avgiftsbeläggning av statliga biluppställningsplatser m. m. (ändrad senast 1983:713).

En relativt fast praxis för tomtmarksparkeringen har emellertid vuxit fram. Den bygger på principen om att ett avtal träffas mellan markägaren och den som parkerar.

Systemet med tomtmarksparkering ser i sin tillämpning i huvudsak ut på följande sätt.

När parkering för allmänheten är tillåten på en avgränsad yta eller i ett parkeringshus brukar det tillkännages genom ett anslag vid infarten. Där anges också vilka villkor som gäller för parkeringen. Genom att bilföraren parkerar på platsen anses han ha godtagit markägarens villkor och ett avtal ha slutits. Ofta innehåller ett sådant anslag upplysning om att en extra avgift tas ut för varje påbörjat kalenderdygn som ett fordon är parkerat i strid mot de skyltade villkoren. Även detta villkor anses bilföraren i allmänhet ha accepterat.

Den extra avgiften, som i princip är ett på förhand fastställt skadestånd eller avtalsvite, kallas kontrollavgift.

Vanligen skall avgift betalas vid parkeringen.

Markägaren svarar själv för övervakningen av parkeringsplatsen.

Om avgift inte har betalats eller någon annan parkeringsföreskrift inte har följts, tar markägaren i allmänhet ut kontrollavgift. Detta sker genom att en faktura och ett inbetalningskort lämnas till föraren eller fästs på fordonets vindruta. Fakturan innehåller uppgifter om överträdelsens art och tidpunkt samt fordonets igenkänningstecken. Kontrollavgiftens belopp fastställs av markägaren. I allmänhet tillämpas samma belopp som är felparkeringsavgift i kommunen för överträdelser av lokala trafikföreskrifter om parkeringsavgifter.

Betalas inte kontrollavgiften inom angiven tid (vanligen 10 dagar) får fordonsägaren en påminnelse om att betala beloppet. Fordonsägaren erinras också om att ärendet kommer att överlämnas till inkasso vid utebliven betalning.

Beträffande de kontrollavgifter som kvarstår obetalda utsänds 3–6 veckor efter påminnelsen ett inkassokrav till fordonsägaren. Kravet utsänds som regel av en inkassobyrå och skall vara utformat i enlighet med bestämmelserna i inkassolagen (1974:182, omtryckt 1981:738, ändrad senast 1981:1055).

Om inte heller inkassokrav medför betalning kan markägaren hos tingsrätten ansöka om betalningsföreläggande enligt lagsökningslagen (1946:808, ändrad senast 1983:369). Om inte fordonsägaren bestrider föreläggandet, meddelar tingsrätten ett slutbevis, dvs. bevis om att utmätning får ske. Bestrider däremot fordonsägaren föreläggandet kan markägaren begära att målet hänskjuts till rättegång. Sker detta kommer målet att handläggas enligt lagen (1974:8) om rättegången i tvistemål om mindre värden (ändrad senast 1981:1201).

När slutbevis eller lagakraftäggande dom föreligger, kan markägaren vända sig till kronofogdemyndigheten för verkställighet av slutbeviset eller domen.

Enligt lagen (1981: 739) och förordningen (1981: 1057) om ersättning för inkassokostnader m. m. (förordningen ändrad senast 1982: 918) utgår ersättning för inkassoåtgärd med högst 80 kr. i fråga om krav som avses i 5 § inkassolagen. Ansökningsavgiften vid ansökan om betalningsföreläggande uppgår f. n. till 150 kr. Enligt förordningen (1981: 1056) om ersättning för kostnader i mål om lagsökning, betalningsföreläggande eller handräckning vid tingsrätt (ändrad senast 1982: 917) utgår i mål om betalningsföreläggande ersättning för borgenärens eget arbete och för arvode till ombud med högst 180 kr. Kronofogdemyndigheten tar enligt förordningen (1981: 1185) om utsökningsavgifter ut en grundavgift om 250 kr. Sammanlagt kan alltså den försumlige fordonsägaren – i ett normalfall – drabbas av kostnader om 660 kr. utöver kontrollavgiften.

Det förekommer också att den besittningsrubbnings, som olovlig parkering på tomtmark innebär, beivras med åtal för egenmäktigt förfarande. Detta är det vanliga när ett område inte är skyltat så att kontrollavgift kan tas ut.

2.4 Flyttning av fordon

Fordon som är olämpligt uppställda får i vissa fall flyttas genom det allmännas försorg. Bestämmelser om detta finns i lagen (1982: 129) och förordningen (1982: 198) om flyttning av fordon i vissa fall (förordningen ändrad senast 1983: 188).

Enligt 2 § förordningen om flyttning av fordon i vissa fall får ett fordon flyttas om det

är uppställt i strid mot föreskrifter om rätt att parkera på parkeringsplatser för handikappade med särskilt tillstånd,

är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering i kollektivkörfält, på gångbana, på markerad busshållplats eller på eller inom fem meter före ett övergångsställe,

är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering av fordon samt hindrar andra fordon att passera eller försvårar snöröjning, renhållning eller annat arbete på väg,

är fordonsvrak eller

i andra fall är uppställt så att fara för trafikolyckor uppstår eller hinder uppkommer i trafiken.

Vidare får ett fordon flyttas om det är uppställt i strid mot föreskrifter om stannande eller parkering och enligt uppgift i bilregistret är belagt med körförbud enligt fordonskungörelsen (1972: 595) eller om det för fordonet gäller brukandeförbud enligt bilregisterkungörelsen (1972: 599) eller vägtrafikskattelagen (1973: 601) eller om fordonet är trafikförsäkringspliktigt

enligt trafikskadelagen (1975: 1410) och enligt uppgift i bilregistret saknar föreskriven trafikförsäkring eller om det varit fortlöpande uppställt under minst sju dygn.

Beslut om flyttning får fattas och verkställas av polisen och i vissa fall av en kommun eller en vägförvaltning.

Lagstiftningen om flyttning av fordon gör i och för sig inte någon skillnad mellan tomtmark och gatumark. Eftersom flertalet flyttningsgrunder dock förutsätter att fordonet är uppställt i strid mot någon föreskrift, är tillämpligheten i huvudsak inskränkt till den offentligrättsligt reglerade parkeringen.

2.5 Byggnadslagstiftningen

Även inom byggnadslagstiftningen finns det bestämmelser som berör parkeringsfrågorna.

Enligt 25 § byggnadslagen (1947: 385, omtryckt 1981: 872, ändrad senast 1983: 517) skall i stadsplan anges de för olika ändamål avsedda områden som ingår i planen. Alla de i stadsplanen ingående områdeskategorierna kan komma i fråga för parkeringsändamål. Mark som ingår i byggnadskvarter kan avses för parkering. Bestämmelser om detta skall då tas in i planen. Även utan sådana bestämmelser kan kvartersmark komma att användas till parkering, eftersom en fastighetsägare i princip är skyldig att anordna parkeringsutrymme på sin tomt, 53 § 3 mom. byggnadsstadgan (1959: 612, omtryckt 1981: 873, ändrad senast 1982: 1122).

Inom regeringskansliet bereds f. n. en ny plan- och byggnadslagstiftning. De förändringar som den nya lagstiftningen kan komma att innebära torde inte påverka de frågor som behandlas i denna lagrådsremiss.

3 Föredraganden

3.1 Inledande synpunkter

För att trafiken i våra tätorter skall kunna fungera är det nödvändigt att parkeringsfrågorna kan lösas. En tillfredsställande lösning förutsätter att det finns ett effektivt och rationellt system för ingripande mot dem som stannar eller parkerar olovligt. Detta gäller enligt min mening i lika hög grad tomtmarksparkeringen som gatumarksparkeringen. De båda parkeringsformerna är ju beroende av varandra.

Gatumarksparkeringen eller den offentligrättsliga parkeringen är väl reglerad. Systemet med felparkeringsavgifter fungerar bra. Enligt min uppfattning tillgodoser lagstiftningen om felparkeringsavgifter de krav man kan ställa på effektivitet och rättssäkerhet.

För tomtmarksparkeringen – jag menar då den privaträttsligt reglerade tomtmarksparkeringen – saknas däremot ett tillräckligt väl fungerande

sanktionssystem. Detta är enligt min mening allvarligt eftersom utvecklingen under senare år lett till att antalet parkeringsplatser på tomtmark och i parkeringshus ökat. Bakgrunden till denna ökning är bl. a. att man i samhällsplaneringen aktivt gått in för att reservera gatumarken för den rörliga trafiken. Möjligheten att meddela lokala trafikföreskrifter för tomtmark utnyttjas också alltmer sällan. Detta beror bl. a. på att man särskilt i de större kommunerna bildar kommunala parkeringsbolag.

Problemen med nuvarande ordning för ingripande mot olovlig parkering på tomtmark kan åskådliggöras med en redogörelse för skillnaderna mellan de olika parkeringssystemen.

- Felparkeringsavgiftens maximi- och minimigränser bestäms av regeringen (2 a § FelpF), beloppen bestäms av kommunen eller länsstyrelsen. Kontrollavgiftens storlek bestäms av den som upplåter parkeringsplatsen.
- På gatumark får endast en felparkeringsavgift tas ut för varje överträdelse, oavsett hur länge felparkeringen varat. På tomtmark tas vanligen en kontrollavgift ut för varje påbörjat kalenderdygn.
- Den registrerade fordonsägaren svarar alltid för att felparkeringsavgiften betalas. På grund av avtalskonstruktionen vid tomtmarksparkering kan kontrollavgift i princip tas ut endast av fordonets förare.
- Felparkeringsavgiften är sedan erinran och åläggande utfärdats (6 § FelpL) omedelbart indrivningsbar. För att få ut en kontrollavgift, som inte betalas frivilligt, måste inkassoförfarande anlitas och i sista hand talan väckas vid domstol.
- Ärenden om felparkeringsavgifter är allmänna mål hos kronofogdemyndigheterna. Indrivningen av kontrollavgifter handläggs däremot som enskilda mål. Galdenären och ibland borgenären belastas därför med exekutionskostnader i de senare fallen.

För bilisten framstår skillnaderna mellan systemen ofta som helt omotiverade. För markägaren är främst bristen på ett fastslaget ägaransvar betungande. Mot det krångliga inkasseringsförfarandet och fiktionen med ett avtalsförhållande kan man också rikta kritik av både praktisk och principiell natur.

Utredningen har sett det som sin uppgift att så långt möjligt utjämna olikheterna mellan de båda systemen. Framför allt på grund av principiella betänkligheter mot att låta enskilda borgenärers fordringar handläggas som allmänna mål hos kronofogdemyndigheterna har utredningen emellertid funnit att det inte är lämpligt att utsträcka lagen om felparkeringsavgifter till att gälla även de privata parkeringarna. I betänkandet läggs därför fram förslag till ett system för ingripande mot olovlig parkering på tomtmark som bygger på det nuvarande systemet med kontrollavgifter. Förslaget innebär att systemet med kontrollavgifter lagregleras och att vissa nuvarande olikheter i förhållande till felparkeringsavgifterna utjämnas.

Lagförslaget ger en markägare rätt att under vissa förutsättningar ta ut

kontrollavgifter vid olovlig parkering på tomtmark. Tomtmark definieras med utgångspunkt i byggnadslagstiftningen som "mark, som inte är väg, gata, torg eller annan allmän plats och inte heller omfattas av lokala trafikföreskrifter rörande stannande eller parkering". Avgifternas storlek m. m. knyts i förslaget till felparkeringsavgifternas. Fordonsägaren får ansvar för att avgiften betalas.

Utredningen har också föreslagit vissa ändringar i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och i lagen (1967:420) om flyttning av fordon i vissa fall. Sistnämnda lag har fr. o. m. den 1 juli 1982 ersatts av lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Av remissinstanserna är det endast Motorförarnas Helynykterhetsförbund som helt avstyrker grundtankarna i utredningens förslag. Övriga remissinstanser godtar i huvudsak dessa grundtankar, dvs. utjämning av skillnaderna mellan tomtmarks- och gatumarksparkering. De flesta är uttalat positiva till att tomtmarksparkeringen regleras rättsligt.

Det har dock riktats kritik mot flera delar av förslagen. Om man bortser från detaljanmärkningarna kan invändningarna huvudsakligen sägas avse bestämningen av begreppet tomtmark, inkasseringsförfarandet och frågan om ägaransvar.

För egen del vill jag anföra följande.

Sanktioner mot olovlig parkering på tomtmark bör regleras i författning. Därigenom kan sanktionerna göras enhetliga och anpassas till felparkeringsavgiften. Genom författningsreglering kan man också frigöra tomtmarksparkeringen från den konstlade och principiellt tveksamma konstruktionen med ett avtal mellan markupplåtare och bilförare. Tillämpningsområdet för en författning om sanktioner för olovlig tomtmarksparkering bör bestämmas så att gränsdragningen mot lagstiftningen om felparkeringsavgifter blir otvetydig. En sådan författning kommer att bli en del av vår trafiklagstiftning. Dess terminologi bör därför anknyta till trafiklagstiftningens terminologi.

Min uppfattning om hur tillämpningsområdet för en lag om kontrollavgifter bör bestämmas avviker således från vad utredningen föreslagit. I övrigt anser jag i allt väsentligt utredningens lagförslag vara väl ägnat att läggas till grund för lagstiftning.

3.2 Tillämpningsområdet för en lag om kontrollavgifter

3.2.1 Tomtmarksbegreppet

Utredningens lagförslag reglerar påföljden vid parkering som har skett i strid mot de bestämmelser som markägaren har utfärdat. Markägarens civilrättsliga förfoganderätt över marken berörs således inte.

Lagen föreslås bli tillämplig på all mark som markägaren kan förfoga över genom civilrättsliga avtal och på all slags parkering som innebär intrång i markägarens besittning. Kontrollavgifter skall således kunna tas

ut inte bara på grund av att parkeringsavgift inte har betalats utan även t. ex. när någon parkerat på ett område där parkering helt förbjudits.

Den mark som ägaren kan förfoga över på det sätt som nyss sades kallar utredningen tomtmark.

Vid bestämningen av innebörden av begreppet tomtmark konstaterar utredningen först att avgränsning måste ske mot systemet med felparkeringsavgifter. Detta system gäller för överträdelse av bestämmelser i VTK och för överträdelse av lokala trafikföreskrifter som har meddelats med stöd av VTK eller TTK. Att definiera tomtmark som något som inte är väg i VTK:s mening skulle enligt utredningen ge lagen ett alltför snävt tillämpningsområde.

Utredningen har därför valt att definiera begreppet tomtmark med utgångspunkt i byggnadslagstiftningens bestämmelser om indelning av mark i olika användningsområden. Lagen föreslås därför gälla på sådan mark som inte är väg, gata, torg eller annan allmän plats och som inte omfattas av lokala trafikföreskrifter om stannande eller parkering.

Remissinstanserna är i huvudsak positiva till det tillämpningsområde som lagen föreslagits få. Kritiska synpunkter av principiell betydelse har dock framförts från flera håll, främst på hur utredningen definierat tomtmarksbegreppet.

Trafiksäkerhetsverket, Göteborgs Stads Parkerings AB och Svenska kommunförbundet anser att det är olyckligt att ordet väg fått en annan innebörd i lagen om kontrollavgifter än vad det har i trafiklagstiftningen i övrigt. De anser också att gränsdragningen mot lagstiftningen om felparkeringsavgifter inte är tillräckligt klar. Trafiksäkerhetsverket och Göteborgs Stads Parkerings AB föreslår att tomtmark i stället definieras som "annan mark än mark där stannande eller parkering av fordon endast får regleras genom lokal trafikföreskrift eller är reglerad genom sådan föreskrift".

Luftfartsverket anser att det är oklart vad som enligt förslaget skall förstås med tomtmark utanför stadsplanlagt område. Verket önskar vidare att begreppet tomtmark bestäms så, att även vägar kan innefattas. Skälen härtill är enligt verket att allmän väg i allmänhet slutar vid flygplatsen och att verket därför behöver reglera parkeringen på de vägvagnsnitt som inte är allmän väg.

Sveriges domareförbund menar inledningsvis att det är fel att över huvud taget använda ordet "mark", eftersom lagen avses bli tillämplig även på parkering i parkeringshus. Förbundet vänder sig vidare mot att ordet tomtmark används i en annan betydelse än i byggnadslagstiftningen samt ifrågasätter om avgränsningen mot annan lagstiftning är tillräckligt tydlig.

För egen del vill jag anföra följande.

Omfattningen av den privaträttsliga parkeringen är f. n. beroende av omfattningen av den offentlighetsrättsliga parkeringen. Genom ett administra-

tivt beslut om lokala trafikföreskrifter kan en parkeringsplats inlemmas i respektive uteslutas ur det offentlighetsrättsliga systemet. Med andra ord kan man säga att VTK:s tillämpningsområde indirekt anger vad som kan vara privaträttslig parkering. Vill man ändra på detta förhållande, får man ändra VTK:s vägbegrepp och bestämmelserna om lokala trafikföreskrifter i såväl VTK som TTK. Detta vore emellertid av flera skäl inte lämpligt. Även i fortsättningen måste man alltså räkna med att området för privaträttslig parkering kommer att kunna påverkas av området för den offentlighetsrättsliga parkeringen.

För att åstadkomma en klar avgränsning av tillämpningsområdet för kontrollavgifterna och förhindra tveksamheter i förhållande till sanktionerna vid offentlighetsrättslig parkering, dvs. felparkeringsavgifter och böter enligt VTK, anser jag därför att lagstiftningen om kontrollavgifter måste anknytas till VTK och FelpL.

I lagstiftningen om felparkeringsavgifter talas om överträdelser av vissa bestämmelser och inte om överträdelser som inträffar på vissa platser. Jag förordar att samma metod används beträffande kontrollavgifterna. Med ett sådant tillvägagångssätt undgår man att använda begreppen väg och tomtmark. Därmed undgår man också det problem som flera remissinstanser pekat på, nämligen att samma begrepp har olika innebörd i olika lagar.

Mot bakgrund av vad jag nu anfört föreslår jag att lagen om kontrollavgifter skall vara tillämplig när FelpL eller straffbestämmelserna i VTK inte är tillämpliga. I det lagförslag som jag nu presenterar har det i författningstexten uttryckts så att kontrollavgifter får tas ut för sådana parkeringsöverträdelser som inte omfattas av förordnande enligt FelpL och inte heller är brott enligt någon annan författning än brottsbalken.

Med detta uttryckssätt utmönstras begreppet tomtmark och tomtmarksparkering ur lagförslaget. Eftersom det är begrepp som ofta används i dagligt tal om den privaträttsliga parkeringen är det kanske en nackdel att de inte återkommer i författningstexten. Jag anser emellertid att fördelarna med anknytningen till trafik- och annan parkeringslagstiftning är så stora att de överväger denna nackdel.

Bestämmelserna i den föreslagna lagen om kontrollavgifter innehåller sådana föreskrifter om enskildas personliga och ekonomiska förhållanden som enligt 8 kap. 2 § regeringsformen skall meddelas genom lag. I mitt förslag till författningsreglering av kontrollavgifterna har därför samtliga de bestämmelser som anger tillämpningsområdet fått lagform.

3.2.2 Straffrättsliga frågor

Utredningen föreslår att kontrollavgifter för ett förfarande skall kunna tas ut även om förfarandet i och för sig kan föranleda straff enligt brottsbalken. I 10 § i sitt lagförslag har utredningen tagit in en bestämmelse som syftar till att förhindra dubbla sanktioner.

Som framgår av det förslag till författningstext som jag beskrivit i avsnitt

3.2.1 delar jag utredningens uppfattning att kontrollavgifter bör kunna tas ut även för ett förfarande som i och för sig kan föranleda straff för t. ex. egenmäktigt förfarande. Ett krav är dock att dubbla sanktioner inte drabbar den som parkerat olovligt.

Sveriges domareförbund har i denna fråga anfört bl. a. att det förhållandet att åtal för t. ex. egenmäktigt förfarande ogillas inte behöver medföra att förutsättningar saknas för att ta ut kontrollavgift. Åtalet kan, anför förbundet, ha ogillats på grund av att uppsåt saknats eller att man inte kunnat utreda vem som fört bilen. Förbundet förordar därför att en kontrollavgift som betalats skall återbetalas först sedan någon genom laga-kraftåtgående dom eller ett godkänt strafföreläggande fått en straffrättslig påföljd för felparkeringen men att åtgärder för indrivning av kontrollavgiften inte får vidtas sedan åtal väckts eller strafföreläggande utfärdats.

Jag delar domareförbundets uppfattning. I mitt förslag har därför i 10 § tagits in en bestämmelse med den innebörd domareförbundet förordat.

3.2.3 Vem skall ha rätt att ta ut kontrollavgifter

Enligt utredningens förslag skall rätten att ta ut kontrollavgifter tillkomma markägaren. Med markägare likställer utredningen den som på ägarens uppdrag förvaltar fastigheten.

Justitiekanslern har påpekat att utredningsförslaget leder till att, förutom markägarna, endast syssломän kan komma i fråga. T. ex. arrendatorer, tomträttshavare eller den som har ett parkeringsgarage i en hyrd byggnad skulle däremot inte ha denna rätt. Justitiekanslern menar att det saknas skäl för en sådan gränsdragning. Bl. a. luftfartsverket, datainspektionen, Stockholms kommuns parkerings AB och Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag har framfört liknande synpunkter.

Jag instämmer i vad justitiekanslern anför. Enligt min mening bör rätten att ta ut kontrollavgifter tillerkännas den som på grund av äganderätt eller avtal har rätt att förfoga över mark eller byggnader.

3.2.4 Skyltning

Ett villkor för att kontrollavgift skall få tas ut är enligt utredningens förslag att parkeringsvillkoren eller förbudet tydligt utmärks med skyltar.

Remissinstanserna har i allt väsentligt tillstyrkt eller lämnat utan erinran utredningens förslag om tydlig skyltning.

För egen del anser jag att en fördel med att reglera den privaträttsliga parkeringen är att man får en författningsmässig grund för att åstadkomma en enhetlig och ändamålsenlig skyltning. Jag biträder därför utredningens förslag.

Som utredningen också föreslagit bör trafiksäkerhetsverket få i uppdrag att meddela föreskrifter om skyltarnas utformning. Det är enligt min uppfattning en fördel om man kan utnyttja de vägmärken som finns i vägmärkesförordningen (1978: 1001) med lämpliga kompletteringar.

3.3 Kontrollavgifterna

3.3.1 Kontrollavgifternas storlek

Utredningen har funnit det angeläget att skapa garantier mot att avgifter tas ut med alltför höga belopp. För att åstadkomma sådana garantier föreslås i betänkandet att kontrollavgifternas storlek skall kopplas till felparkeringsavgifternas. Utredningen har övervägt att låta någon myndighet fastställa avgiften, men har funnit det enklare att direkt i lagförslaget ta in en begränsning av kontrollavgiftens storlek till det belopp som är felparkeringsavgift inom kommunen.

Utredningen har föreslagit vissa ytterligare begränsningar av avgiftsbeloppet i de fall en kommun har differentierade felparkeringsavgifter.

Merparten av remissinstanserna tillstyrker eller lämnar utan erinran förslaget om att anpassa kontrollavgiftens storlek till felparkeringsavgifterna.

Luftfartsverket framhåller emellertid att en sådan anknytning kommer att medföra praktiska svårigheter för verket, som har parkeringsplatser på många håll i landet. Riksrevisionsverket framhåller också att anknytningen i undantagsfall kan hindra statliga verk och myndigheter att tillämpa enhetlig avgiftssättning.

Göteborgs Stads Parkerings AB och Stockholms kommuns parkerings AB delar uppfattningen att kontrollavgifternas storlek bör kopplas till felparkeringsavgiftens. Däremot är de tveksamma till den föreslagna begränsningen vid differentierade felparkeringsavgifter och förordar i stället att markägaren får bestämma avgiftens storlek inom ramen för det belopp som bestämts för motsvarande överträdelser på gatumark.

För egen del vill jag anföra följande.

En allmän strävan vid regleringen av sanktioner vid olovlig parkering på tomtmark bör, som jag tidigare anført, vara att – så långt möjligt – utjämna skillnaderna mellan de privaträttsliga och offentligrättsliga sanktionssystemen. Det är helt i linje med denna princip att anknyta kontrollavgiftens storlek till felparkeringsavgiftens. Jag biträder alltså utredningens förslag.

Felparkeringsavgiften får enligt 2 a § FelpF fr. o. m. den 1 september 1983 bestämmas till lägst 75 och högst 300 kr. (förordningen (1983: 189) om ändring i förordningen (1976: 1128) om felparkeringsavgift). F. n. får felparkeringsavgiften fastställas till lägst 50 och högst 150 kr. För vissa allvarigare överträdelser, t. ex. att parkera på platser som reserverats för handikappade, får avgiften dock bestämmas till högst 200 kr.

Den höjning av avgiftsbeloppen, som regeringen medgett fr. o. m. den 1 september 1983, motiveras bl. a. av att bötesmaximum höjts med 100% den 1 januari 1982. Fr. o. m. den 1 september 1983 överläts det åt kommunerna, respektive länsstyrelserna i kommuner som saknar egen trafikövervakning, att själva bestämma om sådan differentiering av felparkeringsavgifterna som f. n. är reglerad i FelpF.

De överträdelser som kan föranleda felparkeringsavgifter varierar från rena ordningsförseelser som underlåtenhet att betala föreskriven parkeringsavgift till sådana som är förhållandevis allvarliga från trafiksäkerhets-synpunkt, t. ex. parkering på ett övergångsställe.

Av betänkandet framgår att parkeringsöverträdelserna på tomtmark till övervägande delen avser underlåtenhet att betala parkeringsavgifter. Överträdelser av samma allvarliga natur som kan förekomma på gatumark förekommer knappast. Jag anser det därför väl motiverat att i lag begränsa avgifternas storlek till den felparkeringsavgift som gäller vid försummelse att betala parkeringsavgift eller, om avgiftsbelagd parkering inte finns, den lägsta avgift som tillämpas i kommunen.

Jag medger att det för vissa statliga myndigheter vore mer rationellt att tillämpa samma avgifter över hela landet. Jag anser dock att det är viktigare att åstadkomma enhetliga avgifter lokalt. I förordningen om avgiftsbe-läggning av statliga biluppställningsplatser m. m. föreskrivs f. ö. redan nu att avgifter och regler för avgiftsuttag vid statliga biluppställningsplatser skall anpassas till de bestämmelser som har utfärdats av kommunala myn-digheter på orten.

Utredningen har vidare (5 §) föreslagit att parkeringsavgift inte skall få tas ut för samma tid som en kontrollavgift avser, eftersom kontrollavgiften enligt utredningen väl täcker förlusten av en utebliven parkeringsavgift.

Bl. a. byggnadsstyrelsen och de kommunala parkeringsbolagen har mot-satt sig en bestämmelse med den ordalydelse utredningen föreslagit. Man framhåller att kontrollavgifter tas ut även för andra förseelser än avgifts-försummelser och att det i sådana fall inte bör åläggas markägaren att återbetala en uppburen parkeringsavgift.

Jag delar uppfattningen att 5 § utredningsförslaget är onödigt begränsan-de. Jag föreslår därför en bestämmelse med den innebörden att parkerings-avgift inte får tas ut om kontrollavgiften tas ut på grund av att föreskriven parkeringsavgift inte erlagts.

3.3.2 Flera avgifter för en och samma parkering

Vid tomtmarksparkering tas inte sällan ny kontrollavgift ut för varje påbörjat kalenderdygn som en olovlig parkering pågår. FelpL ger emeller-tid inte något stöd för att ta ut mer än en avgift oavsett hur länge en parkeringsförseelse pågår.

Utredningen har funnit att upprepade avgifter är ett bra påtryckningsme-del mot långvarig felparkering samt att detta påtryckningsmedel bör kunna tillgripas vid parkeringsöverträdelser både på tomtmark och på gatumark. För att inte avgift skall kunna tas ut med bara några timmars mellanrum omkring midnatt föreslår utredningen att ny avgift får tas ut, inte för varje nytt kalenderdygn, utan efter 24 timmar.

Trafiksäkerhetsverket finner förslaget till ändring i FelpL väl motiverat men erinrar om att det kan uppstå vissa administrativa svårigheter.

Rikspolisstyrelsen anför bl.a. följande. Den föreslagna ändringen i FelpL får betydelse endast där ständigt parkeringsförbud eller ständig avgiftsplikt gäller. En olaga uppställning får anses avbruten och fullbordad genom att tid för fri parkering inträffat. Om uppställningen åter kommer in på förbjuden tid begås en ny förseelse. Av bestämmelsen måste därför framgå om 24-timmarsregeln alltid skall tillämpas eller ej.

Av de övriga remissinstanserna som yttrat sig i frågan om flera avgifter har bl.a. de kommunala parkeringsbolagen i Stockholm och Göteborg samt Handels- & juristinkasso AB anført att den nuvarande kalenderdygnsprincipen fungerar bra och att 24-timmarsregeln kan leda till missbruk (bilisten vet att han har 24 timmar på sig) och övervakningssvårigheter.

För egen del vill jag anføra följande.

Det bör finnas möjligheter att ta ut flera kontrollavgifter respektive felparkeringsavgifter i de fall en olovlig parkering sträcker sig över lång tid. Med hänsyn till parkeringsbestämmelsernas utformning och till övervakningsmöjligheterna torde en sådan möjlighet ha störst betydelse vid den privaträttsliga parkeringen. På gatumarken gäller ju, som rikspolisstyrelsen påpekat, ofta olika bestämmelser vid olika tidpunkter på dygnet. Upphör avgiftsplikten eller är parkering tillåten vissa tider av dygnet upphör ju den olovliga parkeringen. Inte desto mindre anser jag att möjligheten bör finnas att ta ut nya avgifter även på gatumark när förhållandena medger det.

Eftersom det är fråga om nya avgifter kommer bestämmelserna i 16 § FelpL om förhöjning av avgifterna att gälla varje avgift.

Antalet avgifter som får tas ut bör i enlighet med utredningens förslag begränsas till fem.

Den nuvarande kalenderdygnsprincipen vid tomtmarksparkering har tillämpats vid tomtmarksparkering i ett stort antal år och har såvitt känt fungerat väl. Jag föreslår därför att den behålls. För att förhindra alltför täta debiteringar bör dock en spärrtid om sex timmar införas.

3.3.3 Eftergift av kontrollavgiften

Enligt 6 § utredningens förslag till lag om kontrollavgift skall avgiften efterges om den olovliga parkeringen får anses ursäktlig med hänsyn till omständigheterna. I specialmotiveringen till paragrafen har utredningen som exempel nämnt att föraren blivit fördröjd av egen eller någon nära anhörigs sjukdom. Att någon i efterhand visar upp ett giltigt parkeringstillstånd bör också accepteras av markägaren. Utredningen menar vidare att det måste fordras viss aktivitet från föraren. Han skall t.ex. kunna förete någon form av bevis för anledningen till att han varit försumlig.

Utredningens förslag i denna del har utsatts för en relativt omfattande kritik.

Bl. a. datainspektionen, Svenska kommunförbundet och de kommunala parkeringsbolagen i Stockholm och Göteborg förutser att bestämmelsen

kommer att leda till stora tillämpningssvårigheter. Samtliga förordar att bestämmelsen ges en mer begränsad räckvidd, t. ex. genom att ange att särskilda eller synnerliga skäl krävs för att avgiften skall efterges.

Luftfartsverket avstyrker en särskild regel om eftergift av avgifterna. Verket menar att regeln kommer att leda till onödiga invändningar och tvister om dess tillämplighet. Kontrollavgifternas ringa storlek motiverar, enligt verket, inte det extra arbete som skulle bli följden. Verket avser att även utan den föreslagna regeln liksom hittills avskriva krav på kontrollavgifter om det finns särskilda skäl.

Byggnadsstyrelsen anför att det enligt rättstillämpningen ges ett mycket obetydligt utrymme för möjligheten att efterge felparkeringsavgifter om en felparkering är ursäktlig. I de fall där inte markägaren genom t. ex. oklar skyltning vållat att kontrollavgiften uttagits, bör det därför, enligt byggnadsstyrelsen inte vara någon tvekan om att även "ursäktliga" misstag ådrar den felparkerande skyldighet att betala kontrollavgift. Bl. a. på grund härav förordar byggnadsstyrelsen antingen att hela den föreslagna paragrafen utgår eller att en stark begränsning sker.

Sveriges domareförbund anser att den föreslagna liberala regeln är att föredra framför den stränga praxis som finns i fråga om felparkeringsavgifter. Förbundet menar vidare att man vid tillämpningen bör ta hänsyn till inte bara omständigheter som tar hänsyn till föraren utan även till ändamålet med parkeringsregleringen.

För egen del vill jag anföra följande.

Det är orimligt att kräva att samtliga parkeringsvillkor alltid uppfylls eller att parkeringsförbud i alla situationer respekteras. Redan nu avstår också de flesta markägare från kontrollavgift när de anser det orimligt eller stötande att ta ut den. Jag anser att denna praxis bör komma till uttryck i lagtexten.

Det bör vara en viss överensstämmelse mellan den praxis som i detta hänseende finns i fråga om felparkeringsavgifterna och vad som skall gälla för kontrollavgifterna. Domstolspraxis när det gäller befrielse från felparkeringsavgifter är, som framgått av redogörelsen för remissyttrandena, mycket sträng. Det finns enligt min mening utrymme för en något mildare ordning beträffande kontrollavgifterna. Dessa gäller ju mer sällan förfaranden som direkt äventyrar trafiksäkerheten eller hindrar framkomligheten. Dock bör det krävas mer än att försumligheten är ursäktlig för att markägaren inte skall ha rätt att ta ut kontrollavgift.

Enligt min mening bör avgift inte få tas ut om försummelsen berott av någon oförutsebar omständighet av mer än bagatellartad natur. Liksom utredningen anser jag att egen eller en nära anhörigs sjukdom är en sådan omständighet. Också andra situationer som den ansvarige inte kan påverka själv bör kunna vara skäl nog. Däremot anser jag till skillnad mot utredningen inte att den som glömt att förete parkeringstillstånd utan vidare bör undgå avgift. I övrigt delar jag uppfattningen att den ansvarige — om

möjligt – bör förete någon form av bevis om anledningen till sin försumlighet.

Mot bakgrund av vad jag nu anfört föreslår jag en bestämmelse av innebörd att kontrollavgift inte får tas ut om det föreligger särskilda skäl med hänsyn till omständigheterna i samband med den olovliga parkeringen. Bestämmelsen återfinns i 9§ i mitt lagförslag. Bestämmelsen skall givetvis tillämpas både av markägare och domstolar.

3.4 Ägaransvar

3.4.1 Bakgrund och utredningens förslag

Enligt FelpL har den som är registrerad ägare till ett felparkerat fordon strikt ansvar för att felparkeringsavgiften betalas. Vid tomtmarksparkering, som ju bygger på att ett avtal träffats mellan markägaren och den som parkerar, kan kontrollavgiften däremot i princip inte tas ut av någon annan än den som fört fordonet. Rent praktiskt går det emellertid i allmänhet till så att den registrerade ägaren av det olovligt parkerade fordonet krävs på avgiften. Gör ägaren invändning om att han inte fört fordonet är det ofta inte ekonomiskt rimligt för markägaren att utreda vem som varit förare. I rättspraxis har dock på senare tid fordonsägare förklarats betalningsskyldig för kontrollavgiften när han inte alls medverkat till att klargöra vem som fört fordonet.

För en bakgrund till frågan om ägaransvaret vid olovlig parkering och en redogörelse för de olika sammanhang där frågan behandlats ber jag att få hänvisa till betänkandet, avsnitt 6.4 (bilaga 1).

Utredningen konstaterar att den avtalskonstruktion som den privaträttsliga parkeringen bygger på synes vara en otillräcklig grund för att utkräva kontrollavgifter, trots att domstolarna i några fall lättat på markägarens bevisbörda för vem som fört fordonet. Den föreslår därför att strikt ägaransvar införs vid tomtmarksparkering och att ansvaret konstrueras på samma sätt som i FelpL. Det innebär att föraren krävs på kontrollavgiften genom en betalningsanmaning på bilens vindruta, men att de fortsatta kraven kan riktas direkt mot den som är registrerad ägare till fordonet. Markägaren skall således inte behöva utreda vem som fört fordonet. Till skillnad från vad som gäller enligt FelpL föreslår utredningen att det i lagtexten klart skall sägas ut att även föraren är betalningsskyldig och att markägaren alltså kan vända sig antingen mot föraren eller ägaren.

Enligt utredningsförslaget skall vidare förmyndaren svara solidariskt med en underårig fordonsägare. Den föreslagna bestämmelsen syftar till att förebygga missbruk av det förhållandet att fordonsägaren är underårig. En bestämmelse av innebörd att förmyndare svarar solidariskt med den underårige ägaren föreslås också införd i FelpL.

Med ägare vill utredningen förstå detsamma som enligt FelpL, nämligen den som när den olovliga parkeringen skedde var antecknad som ägare i

bilregistret, ett utländskt register eller militära fordonsregistret eller som innehar saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller interimslicens.

3.4.2 Remissyttrandena

Flertalet remissinstanser, däribland luftfartsverket, byggnadsstyrelsen, riksrevisionsverket och Svenska kommunförbundet är positiva eller mycket positiva till både principen om strikt ägaransvar och till utredningens förslag till författningsmässig utformning av ägaransvaret.

Beträffande förslaget om att en förmyndare skall svara solidariskt med en underårig fordonsägare för betalning av felparkeringsavgifter och kontrollavgifter anför trafiksäkerhetsverket att en sådan bestämmelse kan medföra att förmyndaren måste antecknas i bilregistret. Detta motsätter sig verket. Även justitiekanslern, domstolsverket och datainspektionen är kritiska mot utredningens förslag angående förmyndarens ansvar.

Motormännens Riksförbund (M) avstyrker förslaget att göra fordonsägaren ansvarig för betalning av kontrollavgifter. I vart fall menar M att ägaren skall kunna befria sig från ansvaret genom att göra det sannolikt att någon annan fört fordonet. Vidare bör den person, som visserligen är antecknad som ägare i bilregistret men som inte är faktisk ägare, befrias från ansvaret. Det kan nämligen, enligt M, hända att ett ägarbyte inte hunnit registreras. M förordar att befrielse från betalningsskyldighet i sådana fall föreskrivs också i FelpL.

Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) och KAK har framfört synpunkter som i allt väsentligt överensstämmer med M:s i fråga om risken att den faktiske ägaren och den registrerade ägaren på grund av fördröjningar vid bilregistret inte alltid är samma person.

3.4.3 Framställning från Biluthyrningsbranschens Riksförbund (BURF) angående ägaransvaret i lagen om felparkeringsavgift

I en framställning till regeringen den 11 augusti 1981 har BURF hemställt om sådana ändringar i lagen om felparkeringsavgift att den som korttidshyr ett fordon i vissa fall jämställs med fordonsägare vid tillämpning av lagen. Enligt det förslag till författningsändringar som framställningen innehåller skulle biluthyrningsföretagen såsom ägare till fordonen ha ett sekundärt betalningsansvar.

Som skäl för sin framställning anförde BURF bl. a. följande. Bestämmelserna om ägaransvar i FelpL är avsedda för bilförare i allmänhet och ger biluthyrningsbranschen en ogynnsam särställning. Vissa kundkategorier ignorerar nämligen parkeringsbestämmelserna. Det är inte tillfredsställande att personer som korttidshyr bilar kan sätta sig över gällande bestämmelser och övervältra betalningsansvaret på uthyrningsföretagen. Antalet obetalda avgifter tenderar att öka. Uthyrningsföretagen är inte lika framgångsrika som myndigheterna när det gäller att driva in avgifterna. Olika företag använder olika rutiner, vilket leder till obalans i tillämpningen av bestämmelserna.

Rikspolisstyrelsen, trafiksäkerhetsverket, riksskatteverket och Svenska kommunförbundet har avgett remissyttranden över framställningen.

Rikspolisstyrelsen och Svenska kommunförbundet anför att en ändring i FelpL i enlighet med BURF:s önskemål skulle innebära ett avsteg från en klar och konsekvent ansvarsprincip. De avstyrker därför bifall till framställningen.

Riksskatteverket avstyrker också bifall till framställningen bl.a. på grund av att förslagen skulle leda till omfattande merarbete hos kronofogdemyndigheterna.

Trafiksäkerhetsverket menar att förslagen inte är omöjliga att genomföra men att det kommer att kräva nya rutiner och större resurser hos verket.

I sitt remissyttrande över tomtparkeringsutredningens förslag till lag om kontrollavgifter återkommer BURF till de problem som ägaransvaret enligt FelpL vållat biluthyrningsbranschen. BURF anför bl.a. följande.

Det föreligger synnerliga skäl att undanta biluthyrningsbranschen från de föreslagna reglerna om strikt ägaransvar. Branschen har mycket negativa erfarenheter av FelpL. Problemen skulle öka dramatiskt om ägaransvar infördes även vid tomtmarksparkering. Syftet med den föreslagna lagen – bättre efterlevnad av parkeringsbestämmelserna utan att rättssäkerheten eftersätts – kan inte uppnås utan att registrerade korttidshyrbilar undantas från det strikta ägaransvaret.

3.4.4 Föredragandens överväganden

Ett effektivt system för ingripande mot olovlig parkering på gatumark och tomtmark förutsätter enligt min mening att det alltid är möjligt att vända sig till den registrerade ägaren med krav om kontrollavgift eller felparkeringsavgift. Den registrerade fordonsägaren är lätt identifierbar. Det krävs små insatser för att från registerhållaren få uppgift om hans identitet.

Det strikta ägaransvaret enligt FelpL har nu tillämpats i några år. Jag anser inte att denna tillämpning ger anledning till några betänkligheter från rättssäkerhetssynpunkt. Tvärtom måste erfarenheterna anses vara mycket goda. Inte heller den omständighet som M. MHF och KAK pekat på, nämligen den eftersläpning i registreringen av ägarbyte som kan förekomma, vållar några påtagliga praktiska bekymmer.

Jag anser därför att ett strikt ägaransvar efter samma mönster som i FelpL bör införas i lagen om kontrollavgifter vid olovlig parkering. Tillräckliga skäl att göra en förmyndare medansvarig för kontroll- och felparkeringsavgifterna saknas däremot enligt min mening. Någon bestämmelse som skulle medföra sådant ansvar återfinns därför inte i de författningsförslag jag lägger fram. I övrigt biträder jag utredningsförslaget.

Det nu sagda betyder att jag inte är beredd att förorda några ändringar i FelpL eller utredningsförslaget med anledning av BURF:s framställning och remissyttrande. Det skulle medföra ett markant avsteg från en effektiv och konsekvent princip om ansvar att tillmötesgå BURF:s önskemål.

3.5 Övervakningen

Efterlevnaden av de offentligrättsliga föreskrifterna om parkering övervakas av polisen. Enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1978: 235) kan länsstyrelsen besluta att en kommun skall ombesörja övervakningen av efterlevnaden av sådana föreskrifter om stannande och parkering som omfattas av förordnande enligt FelpL. F. n. har inemot hundra kommuner sådan egen trafikövervakning. Den personal som skall sköta övervakningen skall enligt lagen ha därför lämpad utbildning. Rikspolisstyrelsen meddelar föreskrifter om utbildningen.

När det gäller den privaträttsliga parkeringen finns f. n. – helt naturligt – inte några formella krav på att den som sköter övervakningen skall ha särskild utbildning.

Enligt utredningens förslag skall markägaren eller anställda med därför lämpad utbildning sköta övervakningen av tomtmarksparkeringen. Utredningen specificerar inte utbildningskraven för dem som skall övervaka parkeringen. Eftersom det system för inkassering av kontrollavgifterna som utredningen förordar behåller den nuvarande domstolsprövningen, anser utredningen att speciella utbildningskrav inte behöver uppställas.

Av remissinstanserna framhåller bl. a. luftfartsverket, Stockholms kommuns parkerings AB, Svenska kommunförbundet och Sveriges domareförbund vikten av att övervakningen av den privaträttsliga parkeringen blir tillförlitlig och att den handhas av personer med god utbildning för uppgiften.

Rikspolisstyrelsen anser att styrelsen bör få i uppdrag att meddela föreskrifter om den utbildning som övervakarna bör ha. Också Sveriges domareförbund anser att rikspolisstyrelsen bör få denna uppgift.

För egen del vill jag anföra följande.

Övervakningen bör skötas av markägaren eller den han anställt för ändamålet. Självfallet bör den som utför övervakningen ha god kännedom om de föreskrifter som gäller för parkeringen, om skyltarnas innebörd, om fordonsägarnas och förarnas rättigheter och skyldigheter osv. Detta bör kunna uttryckas i lagtexten på det sätt utredningen gjort, nämligen att övervakaren skall ha för ändamålet lämpad utbildning.

Det är enligt min mening mycket som talar för att man också bör ställa formella krav på utbildningens innehåll. Emellertid kommer inte heller enligt mitt förslag en utfärdad betalningsanmaning att kunna indrivnas utan föregående domstolsprövning. Detta gör det omedelbara behovet av särskilda utbildningskrav mindre än vid den offentligrättsliga parkeringen. En parkeringsanmärkning enligt FelpL leder ju utan vidare prövning till indrivning. Jag anser därför att man – åtminstone inledningsvis – bör kunna överlåta ansvaret för utbildningen på markägarna. Skulle emellertid utvecklingen visa att utbildningsfrågorna eftersätts bör frågan om formella utbildningskrav tas upp på nytt.

3.6 Inkasseringsförfarandet

Det förslag till former för inkassering av kontrollavgifterna som utredningen lagt fram är i allt väsentligt en kodifiering av gällande praxis. Förslaget innebär nämligen att det – efter en betalningsanmaning som lämnas till fordonets ägare eller förare eller fästs på fordonet – följer ett inkassoförfarande i huvudsak enligt inkassolagstiftningen. Därefter får markägaren ansöka om betalningsföreläggande. Slutligen får fordringen på grundval av slutbevis i mål om betalningsföreläggande eller dom om betalningsskyldighet indrivnas som enskilt mål hos kronofogdemyndigheten.

Utredningen har emellertid i enlighet med sina direktiv övervägt möjligheten att förändra och förenkla förfarandet. I första hand har därvid möjligheten prövats att låta en parkeringsanmärkning som utfärdats för en olovlig parkering på tomtmark vara exekutionstitel. En sådan ordning skulle medföra att indrivningen av kontrollavgifterna skulle handläggas som allmänna mål hos kronofogdemyndigheten. Utredningen avvisar dock denna möjlighet, främst på grund av att det skulle rubba de grundläggande principerna i vår exekutionsrättsliga lagstiftning att medge att en fordran som tillkommer ett privat subjekt handläggs som allmänt mål.

Enligt utredningen har det civilrättsliga indrivningssystemet vissa fördelar. Det är smidigt och obyråkratiskt och det leder ofta till snabb betalning på grund av gäldenärens ovilja mot att hamna i kreditupplysningsregister.

Flera remissinstanser beklagar att utredningsförslaget inte innebär några egentliga förenklingar av nuvarande förhållanden. Kritik mot förslaget har på denna punkt framförts främst av domstolsverket och Föreningen Sveriges kronofogdar.

Domstolsverket anser att utredningen har undervärderat olägenheterna med nuvarande ordning, som bl. a. medför att tingsrätterna utsätts för ett stort antal mål om betalningsföreläggande. Verket förordar i stället att man närmare undersöker möjligheterna att göra det system som gäller för inkassering av felparkeringsavgifterna tillämpligt. Verket anser att en begränsad utvidgning av systemet med felparkeringsavgift skulle kunna genomföras utan att komma i konflikt med de exekutionsrättsliga principerna. Enligt verket skulle statligt och kommunalt ägd tomtmark kunna omfattas av utvidgningen.

Föreningen Sveriges kronofogdar anför att nuvarande olägenheter inte torde kunna utsuddas med mindre än att mål om indrivning av kontrollavgifterna handläggs som allmänna mål. Föreningen ifrågasätter om alla enskilda fordringar verkligen förtjänar att handläggas av kronofogdemyndigheterna. Enligt föreningen bör lagstiftaren överväga att begränsa möjligheterna för en enskild fordringsägare att få exekutionstitel.

I övrigt har några remissinstanser, bl. a. riksrevisionsverket, datainspektionen, luftfartsverket och byggnadsstyrelsen, haft synpunkter på vissa detaljer i utredningens förslag. Synpunkterna gäller huvudsakligen 9 § utredningens lagförslag. Denna innehåller dels en bestämmelse om att talan om utfående av kontrollavgifter skall väckas genom ansökan om betal-

ningsföreläggande, dels bestämmelser om preskription av talerätten och av verkställigheten av domstols dom eller beslut. Remissinstanserna menar att talan bör kunna väckas även genom ansökan om stämning i de fall borgenären vet att ansökan om betalningsföreläggande kommer att bestridas. Den föreslagna tiden för talans väckande – ett år från den dag då den olovliga parkeringen skedde – anses allmänt för kort.

För egen del vill jag anföra följande.

Det vore enligt min mening en önskvärd förenkling om man kunde åstadkomma en likabehandling av inkasseringen av felparkeringsavgifterna och kontrollavgifterna. De överväganden som utredningen gjort i denna fråga anser jag emellertid riktiga. Jag delar alltså bedömningen att det med de exekutionsrättsliga grundprinciper som gäller inte är möjligt att låta en privaträttslig parkeringsanmärkning utgöra exekutionstitel. För att detta skulle bli möjligt krävs så stora ingrepp i det privaträttsliga parkeringssystemet att detta i praktiken blir helt samhällsadministrerat.

Av min angivna ståndpunkt följer att jag anser att det nuvarande systemet med inkassoförfarande och domstolsprövning bör bestå.

Det är beklagligt om den föreslagna lagstiftningen inte kommer att medföra någon mer påtaglig minskning av arbetsbördan hos tingsrätter och kronofogdemyndigheter. För att minska måltillströmningen vill Föreningen Sveriges kronofogdar att rätten att få fordringar på kontrollavgifter indrivna begränsas. Med hänsyn till kontrollavgiftens preventiva funktion anser jag detta inte vara någon från parkeringspolitiska utgångspunkter lämplig metod. Att införa ett särskilt system för stats- och kommunägd tomtmark skulle enligt min uppfattning inte heller innebära någon verklig förenkling. I stället för två skilda system skulle vi få tre. De kommunala parkeringsbolagen skulle vidare knappast kunna fortsätta sin verksamhet i nuvarande form. Ett särskilt system för stats- eller kommunägd tomtmark skulle nämligen enligt min mening kräva att förvaltningen av marken fick en mer offentligrättslig prägel än som är möjligt med bolagsform.

På nu anförda skäl biträder jag i huvudsak utredningens förslag till system för inkassering av kontrollavgifterna.

Mitt lagförslag innehåller några smärre förändringar i förhållande till utredningens. Jag skall med några ord kommentera de avvikelser jag föreslår.

Inkassolagens (1974: 182) bestämmelser bör gälla för inkassering, om en kontrollavgift inte betalas inom angiven tid. Jag föreslår därför att 8 § tredje stycket i utredningens lagförslag, som motsvaras av 7 § tredje stycket i mitt förslag, ersätts med en hänvisning till inkassolagen.

Den som vill väcka talan om att få ut kontrollavgifter bör vara fri att göra det antingen genom ansökan om stämning eller betalningsföreläggande. Som några remissinstanser påpekat är ansökan om betalningsföreläggande en ren överloppsgärning, om borgenären på förhand vet att den kommer att bestridas. I det lagförslag jag presenterar finns därför inte några bestämmelser om sättet för talans väckande.

I likhet med utredningen anser jag att rätten att föra talan bör vara begränsad i tiden. Jag föreslår att talan skall väckas inom två år från tidpunkten för den olovliga parkeringen. Bestämmelser om preskription av privaträttsliga exekutionstitlar förekommer i princip inte i svensk rätt. Särskilda skäl som motiverar särbehandling av kontrollavgifterna i detta avseende finns enligt min mening inte.

F. n. handläggs tvister om kontrollavgifter normalt vid domstolen i den ort där parkeringsplatsen är belägen, dvs. vid allmänt fastighetsforum enligt 10 kap. 10 § rättegångsbalken. Tvisterna anses nämligen vara tvister om nyttjanderätt till fast egendom.

Enligt den föreslagna lagen om kontrollavgifter behöver inte något avtal om nyttjanderätt ha träffats för att det skall föreligga rätt till kontrollavgift. Markägaren kan t. ex. ha rätt till kontrollavgift när någon har parkerat sin bil på en plats där markägaren förbjudit parkering. Utan en särskild forumbestämmelse är det i dessa fall inte självklart var talan om att få ut kontrollavgiften skall väckas — vid den domstol som är allmänt fastighetsforum eller vid den som är allmänt tvistemålsforum för föraren/ägaren.

Jag anser att det är lämpligt och praktiskt att tvister om utfående av kontrollavgifter alltid prövas vid domstolen i den ort där den olovliga parkeringen ägde rum. Till undvikande av tveksamheter föreslår jag därför att en särskild forumregel tas in i lagen.

3.7 Kontrollavgifter och kommunalskattelagen

Enligt utredningen bör kontrollavgifterna inte vara avdragsgilla i den allmänna självdeklarationen. Utredningen föreslår därför att förbud mot sådant avdrag införs i 20 § kommunalskattelagen (1928: 370).

Enligt min mening skulle det motverka syftet med kontrollavgifterna om de fick dras av i den allmänna självdeklarationen. Jag ansluter mig därför till utredningens förslag. Jag har i denna fråga samrått med chefen för finansdepartementet som avser att senare lägga fram ett förslag till ändring i nyssnämnda lagrum.

3.8 Flyttning av fordon vid privaträttslig parkering

Utredningen lämnar i sitt betänkande vissa förslag till ändringar i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall. Sedan betänkandet avgavs har 1967 års flyttningslag upphävts och ersatts med lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall. Förutsättningarna för flyttning av fordon är därför delvis nya. Bl. a. ankommer det numera på regeringen att ange grunderna för flyttning av fordon. Enligt 2 § nu gällande lag får nämligen regeringen meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att besluta om flyttning av fordon om det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl. För de föreskrifter som regeringen meddelat har jag tidigare redogjort (avsnitt 2.4).

Utredningens förslag och skälen till dessa har trots den nya lagstiftningen aktualitet.

Utredningens förslag syftade bl. a. till att enskilda intressen skulle kunna tillgodoses bättre. De avsågs få följande resultat. Ett fordon skall kunna flyttas om det stått olovligt parkerat på tomtmark under sju dagar i följd. Beslut om flyttning skall fattas av polismyndigheten eller kommunen på begäran av markägaren. Den som fattat beslutet skall också verkställa det. Efter prövning av den beslutande myndigheten skall markägaren själv få ombesörja flyttningen. Markägaren skall under vissa omständigheter själv stå för flyttningskostnaderna.

Motorförarnas Helykterhetsförbund avstyrker helt förslagen om utvidgade möjligheter till flyttning. KAK är tveksam till om det är lämpligt att markägarna bereds möjlighet att själva flytta fordon. Kommunförbundet anför att bristen på särskilda biluppställningsplatser för flyttade fordon torde begränsa möjligheterna till flyttning. Rikspolisstyrelsen anser att även tomtmarksägare har intresse av att flytta fordon som på grund av felaktig uppställning avsevärt hindrar t. ex. snöröjning även om inte sjudagarsregeln följts. I övrigt har remissinstanserna lämnat förslagen utan erinran.

För egen del vill jag anföra följande.

Som jag tidigare nämnt (avsnitt 2.4) gör nuvarande lag om flyttning av fordon inte någon direkt skillnad mellan gatumark och tomtmark. Flyttning från tomtmark är däremot ofta utesluten av det skälet att flyttning förutsätter att en offentligrättslig föreskrift överträtts.

Om det finns en lag om kontrollavgifter med det innehåll jag föreslagit, anser jag det rimligt att medge flyttning även av fordon som under längre tid varit parkerade i strid mot föreskrifter eller förbud som har tillkännagivits i enlighet med lagen. Jag anser nämligen att det är ett väsentligt intresse för trafikens ordnande och därmed för säkerheten i trafiken att inte det begränsade antalet parkeringsplatser som finns blockeras av olovligt parkerade fordon, oavsett om det är på tomtmark eller gatumark. Hur det ser ut på tomtmarken får ju återverkningar på gatumarken och vice versa. Jag ser alltså detta mer som en fråga av allmänt än av enskilt intresse.

För att flyttning skall få ske bör det såsom utredningen föreslagit vara fråga om en längre tids olovlig parkering. Jag delar alltså inte rikspolisstyrelsens uppfattning att en markägars behov av att kunna t. ex. rengöra en parkeringsplats är tillräckligt skäl för att medge flyttning enligt flyttningslagen även vid kortvarig olovlig parkering.

Jag anser alltså att det är ett allmänt intresse att fordon som parkerats olovligt på tomtmark kan flyttas. Några skäl att i fråga om beslutanderätt eller rätt att verkställa beslut särbehandla sådana flyttningsfall anser jag därför inte föreligga. Eftersom flyttning från tomtmark emellertid också ofta sker i markägarrens intresse menar jag att det allmänna inte med

nödvändighet måste stå för sådana flyttningskostnader som inte kan tas ut av fordonsägaren. Om flyttning av ett fordon sker på begäran av en markägare bör denne därför stå för de kostnader som inte kan tas ut av fordonsägaren.

Sådan utvidgad möjlighet till flyttning som jag här förordar förutsätter vissa ändringar i lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Slutligen vill jag erinra om att en markägare också har möjlighet att ansöka om handräckning enligt handräckningslagen (1981: 847, ändrad senast 1982: 298) för att få bort ett olovligt parkerat fordon.

3.9 Ekonomiska överväganden

Mina nu framlagda förslag syftar till att underlätta effektiva ingripanden mot olovlig parkering. Bättre förutsättningar för ingripande kan naturligtvis medföra att antalet mål vid tingsrätter och kronofogdemyndigheter ökar. Risken för en sådan ökning motverkas dock av att fordonsägaren avses få strikt ansvar för betalning av kontrollavgifterna. Enhetliga regler för skyltning av parkeringsvillkor och förbud kan också förväntas minska antalet tvistiga fall.

Polisingripanden och åtal för egenmäktigt förfarande med anledning av olovlig parkering torde bli mycket ovanliga.

Sammanfattningsvis gör jag den bedömningen att de förslag till lagstiftning som jag lägger fram inte kommer att medföra några ökade kostnader för det allmänna.

3.10 Ikraftträdandet

Som jag tidigare har utvecklat följer tomtmarksparkeringen f. n. en relativt fast praxis. Den föreslagna lagen ansluter i stora delar till denna praxis. Lagen hindrar i och för sig inte den markägare som så önskar att även fortsättningsvis tillämpa nuvarande praxis, dvs. att träffa avtal med bilföraren.

Lagen bör kunna träda i kraft den 1 juli 1984. Den bör dock inte kunna tillämpas på olovlig parkering som påbörjats före ikraftträdandet.

4 Upprättade lagförslag

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

1. lag om kontrollavgift vid olovlig parkering.
2. lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift,
3. lag om ändring i lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Förslagen bör fogas till regeringsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

5 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande inhämtas över lagförslagen.

6 Beslut

Regeringen beslutar i enlighet med föredragandens hemställan.

LAGRÅDET

Utdrag
PROTOKOLL
vid sammanträde
1983-11-28

Närvarande: f. d. regeringsrådet Paulsson, regeringsrådet Mueller, justitierådet Jermsten.

Enligt protokoll vid regeringssammanträde den 1 september 1983 har regeringen på hemställan av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet Boström beslutat inhämta lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om kontrollavgift vid olovlig parkering,
2. lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift,
3. lag om ändring i lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Förslagen har inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Christina Striby.

Förslagen föranleder följande yttrande av *lagrådet*:

Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering

1 §

De föreslagna bestämmelserna i denna paragraf skulle enligt lagrådets mening vinna i överskådlighet om de delas upp på två paragrafer. Lämpligen kunde uppdelningen ske så att 1 § får innehålla dels den grundläggande föreskriften att kontrollavgift får tas ut vid olaglig fordonsparkering, dels den i remissförslagets tredje stycke gjorda avgränsningen mot överträdelser som omfattas av felparkeringslagen eller är kriminaliserade. Till 2 § skulle då föras föreskriften om vilka fordon som omfattas av lagbestämmelserna och innehållet i remissförslagets andra stycke. Lagrådet föreslår vidare att uttrycket "markägare" som beteckning för den som har rätt att ta ut kontrollavgiften bytes ut mot "fastighetsägare"; den sistnämnda beteckningen synes bättre svara mot de fall då parkering sker i parkeringshus eller i annan byggnad.

Biträdes vad lagrådet sålunda förordat kan 1 och 2 §§ – efter vissa andra jämkningar av språklig eller redaktionell art – ges förslagsvis följande lydelse:

"1 §. En fastighetsägare får under de förutsättningar som anges i denna lag ta ut en avgift (kontrollavgift) om ett fordon parkerats på fastigheten i strid mot förbud eller villkor som han har föreskrivit (olovlig parkering).

Kontrollavgift utgår inte om överträdelsen omfattas av förordnande enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift eller är belagd med straff enligt annan författning än brottsbalken.

2 §. Med fordon avses i denna lag

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

2. fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller
3. fordon som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller interimslicens.

Bestämmelserna i denna lag om fastighetsägare gäller också den som på grund av nyttjanderätt eller servitut har rätt att upplåta fastigheten för parkering eller förbjuda parkering där.”

2 §

I första stycket av paragrafen anges som en förutsättning för uttag av kontrollavgift, att tillämpligt förbud eller villkor ”tydligt har tillkännagivits genom skyltning på platsen”. Som ett komplement till denna bestämmelse stadgas i andra stycket att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ”meddelar föreskrifter om skyltningen”. Avsikten torde vara att det i den sålunda föreslagna ordningen skall kunna närmare bestämmas inte bara hur skyltarna skall vara utformade – med avseende på såväl utseende som textinnehåll – utan också exempelvis var och hur skyltarna skall vara placerade inom det aktuella området.

Med anledning av bestämmelsen i andra stycket kan till en början konstateras, att det här är fråga om en sådan normgivning som avses i 8 kap. 2 § regeringsformen (RF). Vid sådant förhållande föreligger enligt RF inte någon möjlighet till delegation av normgivningskompetensen. Ett från praktisk synpunkt motsvarande resultat kan likväl uppnås inom det begränsade område som står till buds vid en tillämpning av reglerna i 8 kap. 13 § RF angående ”föreskrifter om verkställighet av lag”.

Beträffande frågan om vad som kan räknas som verkställighetsföreskrifter har i förarbetena till RF bl. a. uttalats följande: ”I viss utsträckning torde det emellertid vara ofrånkomligt att tillåta att regeringen med stöd av sin behörighet att besluta verkställighetsföreskrifter i materiellt hänseende ”fyller ut” en lag, även om lagen i och för sig skulle befinna sig inom det obligatoriska lagområdet. En förutsättning för att regeringen skall få göra detta måste emellertid vara, att den lagbestämmelse som skall kompletteras är så detaljerad att regleringen inte tillförs något väsentligt nytt genom den av regeringen beslutade föreskriften” (prop. 1973: 90 s. 211).

Den närmare innebörden av 8 kap. 13 § första stycket i RF har sedermera varit föremål för särskild uppmärksamhet i en del lagstiftningsärenden och i doktrinen (se senast Strömberg, Normgivningsmakten enligt 1974 års regeringsform s. 106 ff).

Enligt lagrådets mening får det mot bakgrund särskilt av vad som uttalats i tidigare lagstiftningssammanhang (jfr hänvisningarna i a.a. s. 110–112) anses tveksamt om det i andra stycket föreslagna bemyndigandet avser endast en sådan utfyllnad av bestämmelserna i första stycket som kan godtas inom ramen för en verkställighetsföreskrift. Med hänsyn härtill ifrågasätter lagrådet om inte syftet med det föreslagna bemyndigandet på ett från praktisk synpunkt tillräckligt nöjaktigt sätt skulle kunna uppnås

genom en bestämmelse som enbart anger att trafiksäkerhetsverket utfärdar allmänna råd om hur skyltningen bör genomföras (jfr 67 § socialtjänstlagen).

5 §

Av främst språkliga skäl föreslår lagrådet att bestämmelsen i förevarande paragraf ges följande ändrade utformning: "Gör fastighetsägaren anspråk på kontrollavgift för den olovliga parkeringen har han inte rätt att därjämte få ut parkeringsavgift som inte har erlagts."

7 §

Av första stycket i paragrafen framgår att den personal som markägaren anlitar för att utställa och överlämna betalningsuppsmaningar skall ha fått "därför lämpad utbildning".

Lagrådet ifrågasätter om en bestämmelse i detta hänseende behövs i lagen. Det synes självklart att personalen måste känna till de av fastighetsägaren uppställda parkeringsföreskrifterna inom parkeringsområdet. Den utbildning som kan behövas för att kunna konstatera att olovlig parkering föreligger och för att kunna fylla i en blankett för betalningsuppsmaning måste rimligen vara av enkel beskaffenhet.

Såsom första stycket är utformat i förslaget skulle föreskriften om utbildning kunna uppfattas som ett villkor för att fastighetsägaren skall få ta ut kontrollavgift. En sådan tillämpning synes otänkbar och torde heller inte ha varit avsedd. För den händelse det anses erforderligt att i lagen ge en regel om utbildning av personalen bör den därför lämpligen utformas som en fristående föreskrift om fastighetsägarens åliggande i detta hänseende och placeras förslagsvis i en särskild paragraf sist i lagen.

Enligt andra stycket skall fordonets ägare eller förare påminnas om sitt betalningsansvar om kontrollavgiften inte erläggs inom tid, som angetts i betalningsuppsmaningen. Sker ändå inte betalning får enligt tredje stycket vidare åtgärder för inkassering av avgiften vidtas enligt bestämmelserna i inkassolagen. Den åsyftade innebörden av dessa bestämmelser torde vara att inkassolagens regler om där avsedda indrivningsåtgärder byggs ut med kravet om påminnelse för det fall att fordringen gäller kontrollavgift. Regleringen torde däremot inte i och för sig utsäga något om huruvida fastighetsägaren är skyldig att vidta indrivningsåtgärder i enlighet med inkassolagens föreskrifter; denna fråga torde få bedömas med ledning av bestämmelserna i nämnda lag.

Innebörden av bestämmelserna i andra och tredje styckena synes komma fram bättre om styckena slås ihop och – med beaktande av lagrådets förslag vid 1 § att beteckningen markägare byts ut mot beteckningen fastighetsägare – ges följande formulering: "Betalas inte kontrollavgiften inom den tid som angetts i uppsmaningen, skall fastighetsägaren påminna fordons förare eller ägare om betalningsansvaret innan han vidtar åtgärd för inkassering av avgiften enligt inkassolagen (1974: 182)."

I sammanhanget vill lagrådet framhålla att påföljden av att fastighetsägaren underlåter att göra påminnelse om betalningsskyldigheten inte torde vara att han går miste om sin rätt att få ut kontrollavgiften; försummelsen torde i stället kunna påverka hans rätt till ersättning för inkassokostnaderna. Jämför i sistnämnda hänseende 4 § lagen (1981: 739) om ersättning för inkassokostnader m. m.

9 §

Enligt denna paragraf skall kontrollavgift inte utgå om särskilda skäl föreligger med hänsyn till omständigheterna i samband med den olovliga parkeringen. I motiven till bestämmelsen anför departementschefen bl. a. att det är orimligt att kräva att samtliga parkeringsbestämmelser alltid uppfylls eller att parkeringsförbud i alla situationer respekteras. Innebörden av den föreslagna bestämmelsen sammanfattas i remissprotokollet så att avgift inte bör få tas ut om försummelsen beror på någon oförutsebar omständighet av mer än bagatellartad natur.

Det kan från allmän synpunkt i och för sig anses tillfredsställande att den föreslagna lagen förses med en "säkerhetsventil" av denna art. Regleringen är emellertid ägnad att väcka vissa betänkligheter. Det må till en början framhållas att lagen om felparkeringsavgift inte medger något motsvarande hänsynstagande när en parkeringsbestämmelse överträds. Mot bakgrund av att den föreslagna lagen präglas av en strävan att så nära som möjligt anpassa systemet med kontrollavgift till vad som gäller beträffande felparkeringsavgiften och då någon ändring beträffande denna avgift inte torde vara aktuell, kan den föreslagna regleringen synas i viss mån överraskande. Härtill kommer att förutsättningen för att kontrollavgift inte skall utgå enligt lagtexten är så allmänt hållet – endast "särskilda skäl" behöver föreligga – att bestämmelsen kan befaras uppmuntra till mer eller mindre obefogade invändningar mot betalning av kontrollavgift. Detta kan medföra en icke önskvärd belastning på domstolarna och även få till följd att en fastighetsägare i många fall hellre avstår från att fullfölja sitt kanske i och för sig berättigade betalningskrav än att riskera en oviss rättegång och därmed förenade kostnader.

Det må i sammanhanget framhållas att någon motsvarande möjlighet för den enskilde att bli fri från kontrollavgift inte föreligger i dagens läge utöver vad som kan följa av avtalslagens bestämmelser.

Med hänsyn till det anförda anser lagrådet tillrådligt att, om en regel av detta slag anses behövlig, denna utformas mera restriktivt än enligt det remitterade förslaget. I så fall kunde som villkor för att avgift inte skall utgå uppställas exempelvis att ett utkrävande av avgiften med hänsyn till omständigheterna vid parkeringen framstår som uppenbart obilligt. Med en sådan formulering av regeln skulle denna komma att omfatta de mest ömmande fallen av den art, som departementschefen i remissprotokollet anfört som exempel på när regeln bör tillämpas.

10 §

I denna paragraf föreslås vissa bestämmelser för fall då ett förfarande, som i och för sig motiverar att kontrollavgift får tas ut, föranleder ett straffrättsligt ingripande.

I första stycket stadgas att vidare åtgärder för indrivning av kontrollavgiften inte får vidtas sedan åtal väckts eller strafföreläggande utfärdats. Av bestämmelsens utformning framgår inte hur länge hindret mot indrivningsåtgärderna skall bestå. Inte heller föreskrifterna i andra stycket ger härvidlag någon uttrycklig vägledning. Det är vidare osäkert hur anståndsregeln avses skola tillämpas i fall då t. ex. ett exekutionsrättsligt förfarande redan har påbörjats hos kronofogdemyndigheten. Förtydliganden på dessa punkter synes förutsätta en tämligen omfattande och delvis även komplicerad reglering.

Den straffbestämmelse som närmast kan komma ifråga i detta sammanhang är bestämmelsen i 8 kap. 6 § brottsbalken om egenmäktigt förfarande (jfr NJA 1970 s. 29). Antalet fall där det i praktiken blir aktuellt att utkräva ansvar enligt detta lagrum är sannolikt inte stort. Det kan vidare förutsättas att det i sådana undantagsfall regelmässigt kommer att ske efter anmälan från målsäganden eller i varje fall med dennes vetskap.

Mot bakgrund av vad nu sagts synes det enligt lagrådets mening mest ändamålsenligt att i förevarande paragraf införa endast bestämmelser som i sak motsvarar förslagets andra stycke. Därmed klargörs att ett eventuellt straffrättsligt ingripande får till resultat att kontrollavgift inte får tas ut eller att erlagd sådan avgift skall återbetalas. Risken för att nedlagda kostnader för indrivningsåtgärder kommer att stanna på fastighetsägaren bör vid sådant förhållande ha en tillräckligt avhållande effekt så att syftet med den avsedda regleringen i första stycket ändå uppnås.

Lagen om ändring i lagen om felparkeringsavgifter

Förslaget föranleder inte någon erinran från lagrådets sida.

Lagen om ändring i lagen om flyttning av fordon i vissa fall

2 §

Av utformningen av det föreslagna nya andra stycket kan man lätt få intrycket att ett fordon, som parkerats olovligt i fall som omfattas av den föreslagna lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, inte får flyttas under andra förhållanden än som anges i samma stycke. Så torde emellertid inte vara fallet. Bestämmelsen i första stycket synes sålunda medge flyttning även från privat område under förutsättning att det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl. Det föreslagna nya andra stycket torde mot denna bakgrund vara att betrakta som en normgivning enligt 8 kap. 2 § regeringsformen. Det är angeläget att miss-

förstånd inte uppstår i fråga om den rätta innebörden av styckena; denna innebörd har ju betydelse bl. a. för omfattningen av regeringens befogenhet att meddela föreskrifter i ämnet. Med hänsyn till det anförda förordar lagrådet att bestämmelsen i det nya andra stycket ges förslagsvis följande lydelse: "Har ett fordon under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot förbud eller villkor, som avses i lagen (1984: 000) om kontrollavgift vid olovlig parkering, får flyttning ske även om sådana förhållanden som anges i första stycket inte föreligger."

Det må tilläggas att flyttning enligt andra stycket torde förutsätta att framställning härom görs av fastighetsägaren eller den som annars disponerar området.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL
vid regeringssammanträde
1984-01-26

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Thunborg, Wickbom

Föredragande: statsrådet Boström

Proposition med förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering, m. m.

1 Anmälan av lagrådsyttrande

Föredraganden anmäler lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om kontrollavgift vid olovlig parkering,
2. lag om ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift,
3. lag om ändring i lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande¹ och anför.

Förslaget till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering

Inledningsvis vill jag anmäla att Biluthyrningsbranschens riksförbund, BURF, tillskrivit lagrådet i de frågor som i lagrådsremissen behandlats i avsnittet 3.4 Ägaransvar.

Jag övergår nu till att behandla de frågor som lagrådet har tagit upp i sitt yttrande.

1 §

Lagrådet förordar, jämte vissa andra språkliga och redaktionella ändringar, dels att paragrafen delas i två, dels att benämningen "markägare" byts mot benämningen "fastighetsägare".

Jag delar lagrådets uppfattning att bestämmelserna i 1 § vinner i överskådlighet om de delas upp på två paragrafer och biträder lagrådets förslag till uppdelning.

¹ Beslut om lagrådsremiss fattat vid regeringssammanträde den 1 september 1983.

Uttrycken markägare och område i det remitterade förslaget syftar på en varierad personkrets och varierade typer av parkeringsytor. Jag anser inte att de av lagrådet föreslagna benämningarna fastighet och fastighetsägare bättre än markägare och område uttrycker vad som åsyftas. Man bör också, enligt min mening, undvika den association till begreppet registerfastighet och fastighetsrätt som ordet "fastighet" otvivelaktigt leder till. Jag kan därför inte biträda lagrådets förslag till byte av terminologi.

1 § första stycket (delvis) och tredje stycket i det remitterade förslaget motsvaras av 1 § i propositionsförslaget.

1 § första stycket (delvis) och andra stycket i det remitterade förslaget motsvaras av 2 § i propositionsförslaget.

2 §

Lagrådets uppfattning att 2 § andra stycket i det remitterade förslaget innefattar sådan delegation av normgivning som inte är tillåten enligt 8 kap. 2 § regeringsformen (RF) har enligt min mening fog för sig. Lagrådet har vidare framfört tveksamhet huruvida det föreslagna bemyndigandet i 2 § andra stycket avser endast en sådan utfyllnad av bestämmelserna i första stycket som kan godtas inom ramen för en verkställighetsföreskrift meddelad med tillämpning av 8 kap. 13 § RF.

Som anförts i lagrådsremissen anser jag en av fördelarna med att reglera den privaträttsliga parkeringen vara att man får en författningsmässig grund för att åstadkomma en enhetlig och ändamålsenlig skyltning. Det remitterade förslagets 2 § avsågs därför medföra att det skulle bli ett villkor för rätten att ta ut kontrollavgifter att skyltningen utförts på visst sätt, nämligen i enlighet med föreskrifter som trafiksäkerhetsverket meddelat. – Detta syfte går inte helt att uppnå med den av lagrådet förordade lösningen att trafiksäkerhetsverket får i uppdrag att utfärda – inte föreskrifter – utan allmänna råd.

Jag föreslår därför i stället att bestämmelserna om skyltning i lagen ges en mer detaljerad utformning. Någon tveksamhet huruvida de ytterligare bestämmelser som behövs kan beslutas med stöd av 8 kap. 13 § RF behöver härefter inte föreligga.

I lagrådsremissen har jag konstaterat att det vore en fördel om vägmärken enligt vägmärkesförordningen (1978: 1001), VMF, kunde komma till användning vid skyltningen. Detta bör kunna komma till uttryck direkt i lagtexten. Jag föreslår därför att numera 3 § lagförslaget kompletteras med en bestämmelse om att skyltningen skall utföras med vägmärken. Begreppet vägmärke är så entydigt att det inte torde uppkomma några tvivel om att det är vägmärken enligt VMF som åsyftas.

Den av mig nu förordade metoden förutsätter vissa ändringar i VMF. Godtas mitt förslag till utformning av bestämmelsen, avser jag därför att återkomma till regeringen med ett förslag till ändring i VMF. En sådan ändring skulle innebära att villkor eller förbud som avses i lagen om

kontrollavgift vid olovlig parkering får utmärkas med vägmärken samt att karaktären av privaträttslig reglering i sådant fall skall framgå av tilläggs-tavlor.

De ytterligare föreskrifter som erfordras för att det tidigare beskrivna syftet skall uppnås, bör trafiksäkerhetsverket få i uppdrag att meddela. Också i denna fråga avser jag därför att återkomma till regeringen.

2 § i det remitterade förslaget motsvaras av 3 § i propositionsförslaget.

5 §

Jag godtar i allt väsentligt lagrådets förslag till ändrad lydelse av 5 § i det remitterade lagförslaget.

5 § i det remitterade förslaget motsvaras av 6 § i propositionsförslaget.

7 § första stycket

Lagrådet har ifrågasatt om en bestämmelse om utbildning för dem som övervakar parkeringen verkligen behövs. För den händelse sådana bestämmelser anses erforderliga, förordar lagrådet att de placeras i en särskild paragraf sist i lagen.

Det ligger i såväl markägarens som bilisternas intresse att övervakningen av parkeringsvillkoren är effektiv och korrekt. Genom god övervakning kan man uppnå respekt för parkeringsvillkoren och förhindra att felaktiga betalningsuppsmaningar utställs. Även om jag — som framhållits i lagrådsremissen (avsnitt 3.5) — f. n. inte är beredd att föreslå några formella utbildningskrav, menar jag att en allmän bestämmelse om lämplig utbildning bör finnas i lagen. Jag biträder emellertid lagrådets förslag att en sådan bestämmelse bör tas in i en särskild paragraf som placeras sist i lagen. Med den placeringen torde bättre framgå att kravet på utbildning inte skall uppfattas som ett formellt villkor för rätten att utfå kontrollavgifter.

Genom att bestämmelsen om utbildning bryts ut ur numera 8 § saknas det skäl att i denna paragraf omnämna markägarens personal. Ändringen på denna punkt hindrar självfallet inte markägaren från att anlita någon annan för att utställa betalningsuppsmaningar.

7 § andra och tredje styckena

Lagrådets förslag till utformning av de bestämmelser som intagits i det remitterade förslagens 7 § andra och tredje styckena medför att anknytningen till en tidpunkt i betalningspåminnelsen utgår. Eftersom påminnelsen bl. a. tjänar som en reservfaktura till bilägaren bör en sådan tidsangivelse finnas med. I övrigt godtar jag lagrådets förslag till utformning av bestämmelserna.

Jag vill särskilt erinra om vad lagrådet i detta sammanhang framhållit angående påföljden av att någon underlåter att utfärda en påminnelse, nämligen att försummelsen kan påverka rätten att få ut ersättning för

inkassokostnaderna. På samma sätt torde f. ö. försummelse att vidta åtgärder enligt inkassolagen kunna påverka rättegångskostnaderna.

7 § i det remitterade förslaget motsvaras av 8 § i propositionsförslaget.

9 §

Lagrådet har funnit att bestämmelsen i det remitterade förslagets 9 § innebär ett avsteg från tanken att utjämna skillnaderna mellan vad som gäller för kontrollavgifterna och vad som gäller för felparkeringsavgifterna. Enligt lagrådet kan bestämmelsen vidare, genom sin allmänna utformning, leda till en icke önskvärd belastning på domstolarna och till att markägare avstår från berättigade krav. Lagrådet har föreslagit att – om en bestämmelse om eftergift verkligen anses behövlig – det som villkor för eftergift av avgiften uppställs att "ett utkrävande av avgiften med hänsyn till omständigheterna vid parkeringen framstår som uppenbart obilligt".

Som anförts i lagrådsremissen torde de flesta markägare redan nu avstå från att ta ut kontrollavgifter när de anser att det vore stötande eller orimligt att ta ut dem. Avstår inte markägaren frivilligt från avgiften, kan bilisten med stöd av avtalslagens bestämmelser föra talan om jämkning av oskäligen avtalsvillkor. I fråga om felparkeringsavgifter finns visserligen inte någon särskild bestämmelse om eftergift av avgifterna. Som en följd av detta är domstolspraxis också mycket sträng. Emellertid har de kommunala trafikövervakarna och polisen enligt bestämmelser i förordningen (1978: 578) om kommunal trafikövervakning respektive polisinstruktionen (1972: 511) rätt att underlåta att meddela parkeringsanmärkningar enligt lagstiftningen om felparkeringsavgifter om överträdelsen med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är att bedöma som obetydlig.

I såväl nuvarande privaträttsliga system som i systemet med felparkeringsavgift finns således bestämmelser som ger ett visst utrymme för att se till omständigheterna i det särskilda fallet, om än utrymmet beträffande felparkeringsavgifterna är mindre än det som nu föreslagits beträffande kontrollavgifterna. I lagrådsremissen (avsnitt 3.3) har jag utvecklat varför jag anser att en sådan skillnad är motiverad. Jag vidhåller därför att en bestämmelse om eftergift bör finnas i lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering.

Emellertid delar jag – som framgått av vad jag anförde i lagrådsremissen – lagrådets uppfattning att en sådan bestämmelse bör utformas restriktivt, bl. a. för att minska den av lagrådet påtalade risken för en icke önskvärd belastning på domstolarna. Jag vill också instämma i att uttrycket "uppenbart obilligt" till sin innebörd överensstämmer med de situationer jag i lagrådsremissen valt som exempel för en tillämpning av bestämmelsen. Ordet "obilligt" är dock föråldrat och svårförståeligt för en vidare krets. I mitt förslag till utformning av bestämmelsen, som i övrigt följer vad lagrådet förordat, används därför det med obilligt synonyma uttrycket oskäligt.

9 § i det remitterade förslaget motsvaras av 10 § i propositionsförslaget.

10 §

Jag ansluter mig till vad lagrådet anfört om bestämmelserna i 10 § första stycket i det remitterade förslaget och biträder förslaget om att de utgår ur lagen. Som en följd av detta har vissa redaktionella jämkningar gjorts i andra stycket.

10 § i det remitterade förslaget motsvaras av 11 § i propositionsförslaget.

12 § i propositionsförslaget motsvarar delar av 7 § första stycket i det remitterade förslaget.

Lagen om flyttning av fordon i vissa fall

Jag ansluter mig till vad lagrådet anfört och godtar förslaget till formulering av det nya stycket i 2 §.

Övrigt

Utöver de ändringar jag nu har berört har vissa redaktionella jämkningar gjorts i lagförslagen.

2 Hemställan

Med hänvisning till vad jag har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att anta de av lagrådet granskade lagförslagen med vidtagna ändringar.

3 Beslut

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

6 Utredningens överväganden och förslag

6.1 Inledning

Sedan ett par decennier har det varit en strävan inom samhällsplaneringen att förlägga parkeringsplatser till tomtmark och i huvudsak reservera gatumarken för den rörliga trafiken och sådan korttidsparkering som hänger nära samman med denna. Inom nyare bostadsområden inrättas på tomtmark stora parkeringsplatser för de boendes långtidsparkering men även för besökandes korttidsparkering. En stor del av arbetsplatsparkeringen sker på tomtmark och allt fler affärsföretag söker tillgodose sina kunders parkeringsbehov på tomtmark. Inom de äldre stadskärnorna förekommer alltjämt i stor utsträckning långtidsparkering på gatumark, men även där anordnas en mängd parkeringsplatser i parkeringshus, parkeringsgarage, på rivningstomter och i andra anläggningar på tomtmark.

För samhällsplaneringen har både gatumarksparkeringen och tomtmarksparkeringen stor betydelse och dessa är beroende av varandra. En riklig tillgång på parkeringsplatser på tomtmark minskar behovet av parkeringsplatser på gatumark och omvänt. Ju bättre tomtmarksparkeringen fungerar, desto lättare är det att tillgodose den rörliga trafikens behov av framkomlighet och trafiksäkerhet. Parkeringen på tomtmark berör således inte bara fastighetsägarna och bilisterna utan är i hög grad ett allmänt samhällsintresse.

Parkeringen på gatumark regleras genom trafikförfattningarna, främst vägtrafikkungörelsen (1972: 603) (VTK), och lokala trafikföreskrifter. Påföljden vid felparkering är i vissa fall böter men vanligtvis den i lag föreskrivna felparkeringsavgiften. Det är således en offentligrättslig reglering. Också parkeringen på tomtmark omfattas i vissa fall av VTK och kan regleras genom lokala trafikföreskrifter. Detta gäller då marken är så allmänt trafikerad att den kan hänföras till begreppet väg i VTK:s mening. Även i dessa fall blir sanktionen vid felparkering böter eller felparkeringsavgift. Även tomtmarksparkeringen är i sådant fall offentligrättsligt reglerad. I de flesta fall regleras emellertid parkeringen på tomtmark inte genom lokala trafikföreskrifter utan genom bestämmelser och anvisningar som fastighetsägaren meddelar utan medverkan av myndighet. I den mån marken upplåts för parkering betraktas förhållandet mellan markägaren och bilisten som rent privaträttsligt. Några särskilda lagregler som tar sikte på dessa fall finns ej utan man får falla tillbaka på eventuellt avtal mellan parterna och civilrättens allmänna regler. Som påföljd vid felparkering används då vanligen en avtalsrättslig tilläggsavgift, s. k. kontrollavgift. Om parkeringen utgör intrång i markägarens eller annans besittning kan den ibland föranleda böter enligt brottsbalken. Denna tomtmarksparkering är

således till skillnad från gatumarksparkeringen civilrättsligt reglerad. I enlighet härmed brukar man tala om offentligrättslig respektive civilrättslig parkering.

Parkeringskommittén, som avlämnade sitt huvudbetänkande 1968, tänkte sig att parkeringen på tomtmark normalt skulle regleras genom lokala s. k. parkeringsföreskrifter på i stort sett samma sätt som gatumarksparkeringen. Påföljd vid brott mot sådana föreskrifter skulle för båda marktyperna vara i vissa fall böter (främst vid överträdelse av parkeringsförbud och förbud att stanna), i andra fall en avgift som skulle tillfalla kommunen. Utvecklingen har emellertid inte gått i denna riktning. Visserligen har det förekommit och förekommer på sina håll alltjämt att lokala trafikföreskrifter rörande parkering läggs över tomtmark, så att den blir offentligrättsligt reglerad. Tendensen numera är dock, särskilt i de större städerna, att man i takt med att kommunala parkeringsbolag inrättas överför parkeringen på tomtmark från offentligrättslig till civilrättslig reglering. Systemet med avtalsrättsliga kontrollavgifter som påföljd vid felparkering har härigenom vunnit en utbredning som skiljer sig markant från läget 1968, då kommittén ansåg att det straffrättsliga ansvaret var av större betydelse än de civilrättsliga sanktionsformerna (SOU 1968: 18 sid. 330).

Vi har således i dag två parkeringssystem som skiljer sig väsentligt från varandra. För den bilist som följer gällande parkeringsbestämmelser spelar skillnaden knappast någon roll. Skillnaden blir märkbar först vid ingripande mot felparkering.

Några av olikheterna skall här nämnas. På gatumark uttas endast en felparkeringsavgift för varje överträdelse, oavsett hur länge felparkeringen varat. På tomtmark uttas däremot vanligen en kontrollavgift för varje påbörjat kalenderdygn. Felparkeringsavgiftens maximi- och minimigränser är fastlagda i författning och dess belopp fastställs av kommunfullmäktige eller länsstyrelsen. Kontrollavgiften bestäms däremot av fastighetsägaren eller den som förvaltar parkeringsanläggningen och är inte begränsad i lag. Felparkeringsavgiften är sedan erinran och åläggande utfärdats omedelbart indrivningsbar, utan att domstolsförfarande behöver anlitas. För att få ut kontrollavgiften måste däremot fastighetsägaren anlita inkassoförfarande och i sista hand väcka talan vid domstol. Härigenom uppkommer inkassokostnader och rättegångskostnader som tas ut av den försumlige gäldenären. Hos kronofogdemyndigheterna handläggs ärenden om felparkeringsavgift som allmänna mål, medan kontrollavgifterna handläggs som enskilda mål, vilket bl. a. medför att gäldenären i det sista fallet belastas med en extra exekutionskostnad. Slutligen ansvarar den registrerade bilägaren för inbetalning av felparkeringsavgiften medan kontrollavgiften i princip endast drabbar den felparkerande bilföraren.

För bilisterna måste dessa skillnader te sig svårförståeliga. Den som parkerar sin bil kan ofta inte se om parkeringsplatsen utgör gatumark eller tomtmark av det enkla skälet att tomtmark som upplåts för biltrafik och

parkering vanligen asfalteras och därigenom kommer att se ut som en gata eller annan allmän plats. Ett slående exempel på detta, hämtat från Stockholm, är att "gatan" framför SJ:s centralstation utgör tomtmark med civilrättsligt reglerad parkering. Felparkering där föranleder således kontrollavgift, medan felparkering på den intilliggande Vasagatan medför felparkeringsavgift.

Även för den som upplåter parkeringsplats vållar skillnaderna en hel del olägenheter. I den i direktiven omnämnda skrivelsen från byggnadsstyrelsen påtalas angelägenheten av att bilägaren görs ansvarig för betalning av kontrollavgiften när fordon felparkerats på tomtmark, lika väl som bilägaren är ansvarig för felparkeringsavgiften. Svenska kommunförbundet har i en skrivelse 1979 till regeringen uttryckt önskemål om att en försumlig gäldenär i det offentlighetsrättsliga systemet skall drabbas av en extra avgift så att betalningsfrekvensen förbättras. Slutligen bereder skyltningen av parkeringsbestämmelser på tomtmark större svårigheter än skyltningen på gatumark.

Utredningen har därför sett det som en huvuduppgift att så långt som möjligt undanröja olikheterna mellan de båda parkeringssystemen.

Mot systemet med avtalsgrundade kontrollavgifter kan riktas viss kritik av främst principiell art. Detta system bygger på tanken att bilisten genom att parkera accepterar de villkor som markägaren anslagit på platsen, däri inräknat villkoret om kontrollavgift. Ett avtal anses då ingånget och bilisten blir vid felparkering skyldig att betala kontrollavgiften. Mot detta kan till en början invändas att det inte alls är säkert att bilisten har accepterat de erbjudna villkoren. Kanske har han inte sett skylten med parkeringsföreskrifter eller läst igenom dessa. Kanske har han velat trotsa dem. Det kan ju lika väl sägas att bilisten genom att inte följa de skyltade villkoren, t. ex. om betalning av parkeringsavgift, visat att han inte accepterar villkoren. Att avtal ingåtts är således ofta en fiktion.

Vidare kan invändas att kontrollavgiften är en ovanlig och för civilrätten främmande påföljd vid avtalsbrott. Normalt blir en avtalskontrahent skyldig att betala sedvanligt eller skäligt pris för en vara eller en tjänst, eventuellt jämte skadestånd. Detta borde leda till att den felparkerande bilisten skulle betala gängse parkeringsavgift för den tid bilen olovligt stått på platsen eller utge skadestånd för intrånget i markanvändningen. Kontrollavgiften är normalt mycket större. Visserligen förekommer i andra sammanhang i förväg fastställda s. k. avtalsviten, men dessa torde regelmässigt vara intagna i skriftliga kontrakt. För att motverka missbruk har avtalslagen tidigare innehållit en uttrycklig bestämmelse om jämkning av avtalat vite, vars utkrävande skulle vara uppenbart obilligt. Bestämmelsen är numera ersatt av en allmän bestämmelse om jämkning av oskäligen avtalsvillkor. Risk finns att en kontrollavgift som ensidigt beslutas av markägaren bli alltför hög. En betydelsefull funktion hos kontrollavgiften är självfallet att avskräcka från felparkering. Det skulle vara olämpligt om

ett system med ensidigt uppställda "straffavgifter" fick breda ut sig i samhället utan lagstiftarens kontroll.

Mot systemet med avtalsgrundade kontrollavgifter kan slutligen invändas att kraven vid inkassering och i rättegång brukar riktas mot den felparkerade bilens ägare, trots att avtalskonstruktionen gör bilföraren ansvarig.

Enligt utredningens mening är en extra avgift i och för sig en lämpligare påföljd än bötesstraff vid felparkering på tomtmark, lika väl som på gatumark. De invändningar som kan riktas mot nuvarande kontrollavgiftssystem skulle undanröjas om påföljden reglerades i lag, något som skulle bli fallet om felparkeringsavgiftslagen gjordes tillämplig på tomtmark.

Utredningsarbetet inriktades till en början på att undersöka om felparkeringsavgiftslagen kunde göras tillämplig även vid felparkering på tomtmark, utan att man för den skull lade lokala trafikföreskrifter på tomtmarken. Det syntes naturligt att det nyligen införda centralt administrerade och ADB-baserade förfarandet för inkassering och indrivning av felparkeringsavgifter fick träda i stället för det oreglerade kontrollavgiftssystemet. Man skulle därigenom minska domstolarnas arbetsbelastning, automatiskt få till stånd det eftersträfvade ägaransvaret och dessutom komma bort från de avtalsgrundade kontrollavgifterna.

Under utredningsarbetets gång har det emellertid visat sig vissa olägenheter med att utsträcka felparkeringsavgiftslagen till tomtmark. En nackdel av praktisk art är att antalet allmänna mål rörande felparkeringsavgift hos kronofogdemyndigheterna i så fall kan befaras öka så mycket att myndigheterna inte skulle klara av arbetsbördan utan betydande personalförstärkningar. Men framför allt är det principiellt betänkligt att låta enskilda borgenärsfordringar indrivas såsom allmänna mål, vilka ju annars avser fordringar som tillkommer staten eller kommun. Med hänsyn härtill har företrädare för riksskatteverket motsatt sig en omläggning av utsökningen från enskilda mål till allmänna. Utredningen återkommer till detta nedan under avsnitt 6.6. Vidare har företrädare för de kommunala parkeringsbolagen vid flera tillfällen tillkännagivit som sin uppfattning att det civilrättsliga kontrollavgiftssystemet är att föredra framför nuvarande system med felparkeringsavgifter, dels på grund av att betalningsresultatet anses bättre, dels på grund av att beroendet av statliga myndigheter är mindre.

Dessa och andra skäl har lett fram till att utredningen i sak accepterat det nuvarande systemet med kontrollavgift men inriktat sitt arbete på att lagreglera detta och samtidigt söka utjämna en del av olikheterna mellan påföljderna vid felparkering på gatumark och felparkering på tomtmark. I enlighet härmed lägger utredningen fram ett förslag till lag om kontrollavgift vid tomtmarksparkering och ett förslag till ändring i lagen om felparkeringsavgift samt vissa andra författningsförslag.

Genom sitt ställningstagande har utredningen undgått en del av de pro-

blem som skisserats i direktiven. Det finns ingen anledning att bygga in särskilda rättssäkerhetsgarantier eftersom domstols dom eller beslut alltså skall erfordras för att en kontrollavgift skall kunna indrivnas. Genom att domstolsförfarandet bibehålls har utredningen inte behövt ta ställning till hur ett rättseförfarande skall organiseras och inte heller har det funnits anledning att ställa upp några särskilda restriktioner för övervakningen. Slutligen har utredningen utan betänkligheter kunnat ge den föreslagna lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering en vidsträckt tillämpning och därigenom undvikit vissa avgränsningsproblem.

Enligt utredningens förslag förutsätts inte att ett avtal är ingånget för att markägaren skall få ta ut kontrollavgift. Avgift skall utgå när parkeringen sker i strid mot markägarens bestämmelser, oavsett om bilisten kan anses ha accepterat dessa. Genom förslaget blir det i fortsättningen onödigt att upprätthålla den tidigare kritiserade avtalsfiktionen.

6.2 Tillämpningsområdet

Genom den föreslagna lagen vill utredningen reglera rätten att ta ut kontrollavgift vid olovlig parkering på tomtmark. Det skulle kanske varit möjligt att låta lagen ha ett mer begränsat syfte, såsom att endast reglera ägaransvaret, men i övrigt låta rätten till kontrollavgift vara oreglerad liksom hittills. Enligt utredningens mening bör emellertid påföljdssystemet på tomtmark vara så fast och enhetligt som möjligt och detta uppnås bäst med en tämligen fullständig reglering.

Utredningen vill betona att det endast är påföljden vid felparkering som regleras. Markägarens på civilrätten grundade rätt att bestämma över sin mark berörs inte. Om han skall upplåta marken för parkering eller ej och i vilka former han i så fall skall göra det regleras inte av lagförslaget. Således står det honom fritt att vid upplåtelse för parkering ta ut skälig avgift, s. k. parkeringsavgift, utan hinder av lagen. Någon bestämmelse som hindrar alltför höga sådana avgifter torde inte behövas, eftersom bilisterna i så fall helt enkelt låter bli att parkera där.

På många håll i landet förekommer det att markägaren, t. ex. en kommun eller ett allmännyttigt bostadsföretag, söker uppnå bättre stadga i parkeringsregleringen genom att låta denna ske genom lokala trafikföreskrifter. Att detta är möjligt beror på att begreppet väg i VTK är så vidsträckt att även sådana delar av tomtmark som är allmänneligen befarna eller allmänt brukas för trafik med motorfordon räknas dit. Enligt utredningens mening bör markägaren även i fortsättningen kunna välja mellan s. k. offentlig-rättslig och civilrättslig parkering på sådana delar av tomtmarken. Lagförslaget avser således inte att åstadkomma någon ändring härvidlag.

Kontrollavgifter torde nu uttas så gott som enbart på avgiftsbelagda eller tidsreglerade parkeringsplatser. Utredningen har dock sett exempel på att markägaren enligt skylt utkräver kontrollavgift vid parkering på gångbana

inom bostadsområde. Enligt utredningens mening är en avgift, gärna kallad kontrollavgift, en lämplig påföljd då fordon uppställs så att det utgör intrång i markägarens besittning, även om parkeringsplatsen inte är avgiftsbelagd. Den nuvarande ordningen med polisanmälan och åtal eller strafföreläggande för t.ex. egenmäktigt förfarande är tämligen opraktisk och ineffektiv. Utredningen önskar därför ge den föreslagna lagen en vidsträckt tillämpning och därigenom öppna möjlighet för markägaren att använda kontrollavgiftssystemet på i princip all mark som han kan förfoga över genom privaträttsliga avtal.

Sådan mark vill utredningen kalla tomtmark. Redan nu används uttrycket tomtmarksparkering omväxlande med civilrättslig parkering. Begreppet tomtmark synes bättre än enskild mark, eftersom sistnämnda uttryck leder tanken till mark som ägs av enskilda personer. En stor del av den mark som det här är fråga om ägs emellertid av staten, kommun eller kommunalt bolag och även sådan mark bör innefattas i begreppet tomtmark. Ordet tomt används ibland i andra sammanhang i en helt annan och mer begränsad betydelse. Det syftar då på den mark som är närmast runt ett bostadshus och som i princip inte får beträdas av utomstående. Det är inte denna innebörd utredningen vill tillägga uttrycket. Eftersom innebörden varierar fordras således en definition.

Här erbjuder sig stora avgränsningssvårigheter. Till en början måste gränsen dras mot felparkeringsavgiftssystemet. Det är tydligt att sådana felparkeringar som kan föranleda felparkeringsavgift inte skall medföra kontrollavgift. Ett problem är att felparkeringsavgiftslagen inte är begränsad till vissa markområden utan är tillämplig på överträdelser av vissa typer av parkeringsföreskrifter, vilka väljs ut av regeringen. Av störst intresse är överträdelser av lokala trafikföreskrifter rörande stannande eller parkering. Eftersom parkeringsföreskrifterna i sin tur är tillämpliga på "väg" i VTK:s mening kunde det ligga nära till hands att betrakta tomtmark som sådan mark som inte är väg i VTK:s mening. Emellertid är VTK i första hand avsedd att ge regler för den rörliga trafiken. Begreppet väg har där fått en vidsträckt definition och omvänt skulle begreppet tomtmark bli så snävt att möjligheten att använda kontrollavgiftssystemet på allmänt trafikerade delar av civilrättsligt disponerad mark blev utesluten. Detta är ej önskvärt.

Utredningen anser därför att det är bättre att vid bestämmande av begreppet tomtmark utgå från byggnadslagstiftningen. Enligt denna skall i bebyggelseplaner anges olika typer av markområden med hänsyn till deras användningsområde. Genom att marken anges i en plan blir det möjligt att mycket exakt bestämma om ett markstycke är av det ena eller det andra slaget. Avgränsningen blir klarare än om man använder ordet väg i VTK:s mening.

I stadsplan skall till en början utmärkas gator, torg, parker och andra allmänna platser. Enligt byggnadslagen skall sådan mark upplåtas till all-

mänt begagnande enligt vissa regler och det anses att kommunen är skyldig att hålla marken öppen för allmänt begagnande även i fortsättningen. Med hänsyn härtill kan kommunen inte disponera över marken genom privaträttsliga avtal, utan kommunens rätt att upplåta sådan mark för andra ändamål är noggrant reglerad i allmänna ordningsstadgan och kommunala avgiftslagen. Parkering på sådan mark måste regleras genom lokala trafikföreskrifter och det är tydligt att det inte finns något utrymme för att ta ut kontrollavgifter. Sådan mark bör alltså ej räknas till tomtmark.

I stadsplan skall även anges byggnadskvarter. Inom sådan mark har ägaren frihet att inom ramen för vad planbestämmelserna medger själv reglera parkeringen och den bör inräknas i begreppet tomtmark. Detta bör även gälla parkeringshus, parkeringsgarage o. d. på sådan mark. Den tredje kategorien mark i en stadsplan är specialområden. Dessa kan vara av skiftande karaktär: hamnområden, sjukhusområden, vattenområden, järnvägsområden, specialområden för parkering osv. Särskilt bör nämnas de s. k. trafikområdena som kringgärdar moderna trafikleder och ofta består av grönområden men även kan vara avsedda för t. ex. bensinstationer. Eftersom byggnadslagen inte ålägger kommunen att upplåta sådana områden till allmänt begagnande anses det att markägaren – oavsett om denne är kommun eller annan – kan bestämma om bl. a. parkering i kraft av sin äganderätt och således upplåta parkeringsplatser i civilrättslig ordning. Även dessa områden bör därför räknas till tomtmark, på vilken kontrollavgiftssystemet skall kunna tillämpas.

I förslaget till ny plan- och bygglag (SOU 1979: 65) sammanförs begreppen byggnadskvarter och specialområde till begreppet kvartersmark. Av det tidigare sagda följer att sådan mark bör räknas till tomtmark.

Vad beträffar områden utanför stadsplanelagt område bör vägar och andra allmänna områden, som är direkt avsedda för den rörliga trafiken, uteslutande vara föremål för offentligrättslig parkeringsreglering. De bör därför inte räknas till tomtmark i detta sammanhang. Annan mark bör däremot räknas dit, oavsett om den är byggnadsmark, såsom villatomter och gårdstomter, eller grönområden, skog, åker och äng. Det bör således vara möjligt att där utkräva kontrollavgift.

Om kommunen av trafiksäkerhets- eller framkomlighetsskäl enligt VTK eller terrängtrafikkungörelsen (1972: 594) (TTK) lagt lokala trafikföreskrifter rörande stannande eller parkering över tomtmark bör de markområden som berörs av trafikföreskrifterna inte räknas till tomtmark. Olovlig parkering där bör beivras med felparkeringsavgift och inte kontrollavgift.

Utredningen föreslår därför att den föreslagna lagen skall vara tillämplig på tomtmark och att med tomtmark skall förstås sådan mark som inte är väg, gata, torg eller annan allmän plats och inte heller omfattas av lokala trafikföreskrifter rörande stannande eller parkering.

Eftersom det ankommer på regeringen att bestämma över felparkeringsavgiftslagens tillämpningsområde synes det lämpligt att överlåta åt regeringen att även bestämma vad som skall förstås med tomtmark.

På vägmark anses det vara tillåtet att parkera på alla ställen där parkering ej är uttryckligen förbjuden enligt VTK eller lokal trafikföreskrift. Förbud enligt lokal trafikföreskrift skall normalt dessutom tillkännages genom vägmärke.

När det gäller tomtmark är det ibland uppenbart för varje fordonsförare att parkering är förbjuden, t. ex. på annans villatomt, på gräsmatta eller plantering eller i en nysådd åker. På många ställen kan parkering antas vara tillåten, t. ex. på iordningställda parkeringsplatser där några inskränkande villkor inte finns anslagna. På andra områden åter kan det vara oklart för bilisten om han får parkera eller ej. Med hänsyn härtill synes det föra för långt att låta fordonsföraren drabbas av en kontrollavgift enbart av den anledningen att han parkerat på ett ställe där han inte haft rätt att parkera. Ett villkor bör vara att parkeringsförbudet tydligt utmärks med en skylt på platsen. Om parkering är tillåten på vissa villkor, t. ex. mot avgift eller för en viss personkrets, bör på motsvarande sätt dessa villkor anslås på ett för föraren synligt sätt. Utredningen föreslår därför att kontrollavgift bara skall få tas ut om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoret tydligt tillkännagivits genom en skylt på platsen.

Skyltarna bör vara tydliga och enhetliga. Detta underlättar för bilisterna att följa bestämmelserna och är också av betydelse för att övervakarna på ett säkert sätt skall kunna fullgöra sin uppgift. Det synes därför lämpligt att trafiksäkerhetsverket, som är ansvarigt för utformningen av vägmärken, får till uppgift att utarbeta föreskrifter och rekommendationer för skyltning av parkeringsförbud och villkor för parkering på tomtmark. Endast skyltar som överensstämmer med verkets föreskrifter bör medföra rätt att ta ut kontrollavgift. Trafiksäkerhetsverket bör i sammanhanget överväga i vilken omfattning de vägmärken som anges i vägmärkesförordningen (1978: 1001) kan användas för ändamålet. Kompletterande skyltar som faller utanför dessa regler kan också behöva övervägas. Utredningen vill emellertid peka på att vissa förekommande skyltar som t. ex. Besöksplats, För sjukhusets personal etc. inte tillräckligt tydligt anger att det är fråga om förbud för andra att parkera. De bör därför inte godtas i detta sammanhang.

Felparkeringsavgiftslagen är tillämplig endast på överträdelse som ej är belagd med straff. Detta hänger samman med att felparkeringsavgiften ersatt parkeringsboten som påföljd för sådana överträdelser som tidigare varit straffbelagda men nu avkriminaliserats. Någon motsvarande begränsning uppställs inte i utredningens lagförslag. Kontrollavgift skall alltså kunna utgå vid parkering i strid mot förbud eller villkor som meddelats av markägaren, även om parkeringen i och för sig kan betraktas som stridande mot någon paragraf i t. ex. brottsbalken. I specialmotiveringen behandlar utredningen frågan om hur "dubbelbestraffning" skall undvikas.

6.3 Kontrollavgifterna

Parkeringskommittén föreslog i sitt betänkande *Parkering* (SOU 1968: 18) att överträdelser av bestämmelser om tidsbegränsning och av regler för avgiftsbeläggning skulle föranleda skyldighet att erlägga en kontrollavgift, vilken föreslogs tillfalla kommunen. Överträdelser av parkeringsförbud eller förbud att stanna skulle fortfarande vara straffsanktionerade. Parkeringskommittén föreslog att kontrollavgiftens storlek skulle bestämmas så att den liksom parkeringsboten fick en viss förebyggande effekt men att den blev något lägre än boten. Enligt förslaget skulle avgiften fastställas av kommunfullmäktige.

I propositionen 1975/76: 106 med förslag till felparkeringsavgiftslag, där avkriminalisering av vissa parkeringsöverträdelser och införande av felparkeringsavgift fördes fram, uttalade departementschefen att avgiften borde regleras på ett liknande sätt som gällde i fråga om parkeringsbot, nämligen att den lokalt skulle bestämmas inom ett visst intervall. En anpassning till inträffade penningvärdeförändringar skulle dock göras. I enlighet härmed bestämdes felparkeringsavgiften till lägst 50 kr. och högst 150 kr. samt överläts på kommun, som förordnats att svara för trafikövervakningen, eller i övriga fall länsstyrelsen att fastställa avgiftens storlek inom angivna intervall.

I ca hälften av de kommuner som har egen trafikövervakning tillämpas olika belopp inom kommunen för felparkering på gatumark beroende på överträdelsens art. Det finns olika system för denna avgiftsdifferentiering men i Stockholm uttas t. ex. ett lägre belopp (100 kr.) vid överträdelse av bestämmelser om tidsbegränsning och av regler för avgiftsbeläggning – dvs. på markerade, avgiftsbelagda parkeringsplatser – medan ett högre belopp (150 kr.) uttas vid alla andra förseelser.

I propositionen 1979/80: 178 har regeringen föreslagit att felparkeringsavgiftslagen ändras så att regeringen får ange det högsta och lägsta belopp som felparkeringsavgifter får fastställas till. Beloppen föreslås få varieras med hänsyn till skilda slag av parkeringsöverträdelser. Den föreslagna ändringen skulle möjliggöra för regeringen att bestämma högre avgifter för speciella fall, t. ex. för överträdelser som från säkerhets- eller framkomlighetssynpunkt är särskilt allvarliga. Departementschefen nämner som exempel härpå parkering i kollektivkörfält och på övergångsställen.

Kontrollavgiften har – liksom felparkeringsavgiften – till syfte att avhålla fordonsförare från att överträda de parkeringsbestämmelser som finns. Den skall vidare kompensera för det inkomstbortfall som uppstår genom att vanlig parkeringsavgift inte erläggs samt täcka kostnaderna för viss administration i samband med indrivning av kontrollavgift. Vanligtvis uppgår kontrollavgiften till ett belopp som vida överstiger den förlorade parkeringsavgiften.

Det nuvarande kontrollavgiftssystemet, som grundas på en avtalskon-

struktion, medger i princip att markägaren ensidigt bestämmer kontrollavgiftens belopp. För att komma till rätta med en oskäligt hög kontrollavgift torde man få tillgripa möjligheten till jämkning av avtalsvillkor. Utredningen känner inte till att kontrollavgiften i något fall bestämts till ett oskäligt högt belopp. Trots detta anser utredningen det angeläget att garantier skapas för att förhindra att avgift uttas med alltför höga belopp.

Som framgått av enkätsvaren (se avsnitt 5.1) uppgick kontrollavgifterna i september 1979 till ett belopp mellan 50 och 125 kr. i de tillfrågade kommunerna. Det framgår också av enkätsvaren att merparten av överträdelserna på tomtmarksparkeringar till sin art är att jämställa med överträdelse av bestämmelser om avgiftsbeläggning på gatumark. Kontrollavgiftens storlek bestäms av markägaren eller den som åt markägaren förvaltar en anläggning. En del kommunala parkeringsbolag har bestämt att kontrollavgiften skall följa den lägre felparkeringsavgiften i kommunen. Denna avser ofta överträdelse i fråga om avgiftsbeläggning.

Med utgångspunkt i överträdelsernas karaktär och kontrollavgiftssystemets nuvarande tillämpning anser utredningen att det finns goda skäl att föreslå en koppling mellan kontrollavgiftens storlek och gällande felparkeringsavgift. I och för sig kunde man låta någon statlig eller kommunal myndighet pröva rimligheten av en kontrollavgift och fastställa beloppet. Enklarest torde emellertid vara att i lagstiftningen införa en begränsning av kontrollavgiften. Detta kan lämpligen ske så att kontrollavgiften tillåts uppgå till det belopp som inom kommunen tillämpas i felparkeringsavgift. Inom ramen för detta belopp kan markägaren därefter själv få bestämma vilket belopp kontrollavgiften skall uppgå till och om det skulle vara en fördel att ha olika belopp beroende på t. ex. vilken fordonskategori som tillåts att parkera. Ett sådant förfarande är smidigt och måste te sig rimligt för bilisterna. För de fall då en kommun tillämpar olika belopp i felparkeringsavgift beroende på överträdelsens art, bör kontrollavgift högst få uppgå till den felparkeringsavgift som uttas vid överträdelser av bestämmelser om avgiftsbeläggning. Skulle någon kommun inte ha avgiftsbelagd parkering men ändå tillämpa differentierade belopp i felparkeringsavgift, bör kontrollavgiften maximeras till det lägsta inom kommunen tillämpade beloppet. I vissa kommuner förekommer att felparkeringsavgiften för samma typ av förseelse är större i tätorterna än på landsbygden. I sådana fall bör kontrollavgiften – med iakttagande av övriga bestämmelser – få uppgå till det belopp som tillämpas i felparkeringsavgift för den del av kommunen där tomtmarken är belägen. På motsvarande sätt bör av länsstyrelse bestämt belopp tillämpas. I proposition 1980/81: 21 har föreslagits att felparkeringsavgiftens belopp skall höjas om den inte betalas efter första påminnelsen. Då kontrollavgiften nu kopplas till felparkeringsavgiften avses självfallet dennas belopp utan sådan förhöjning.

Fastställd felparkeringsavgift tillkännages inte vid parkering på offentlig-rättslig mark. Genom att kontrollavgiftens belopp nu maximeras i lag torde

det inte vara nödvändigt att ange kontrollavgiftens storlek på de skyltar, som upptar villkoren för parkering. Av hänsyn till allmänheten är det emellertid lämpligt att den för tillfället gällande kontrollavgiften anges någonstans i anslutning till parkeringsplatsen, t. ex. vid en biljettautomat. Om parkering är förbjuden på platsen synes det mindre angeläget att ange kontrollavgiften över huvud taget.

Avgiftsbeläggning av en parkeringsplats på tomtmark är markägarens angelägenhet. Även andra parkeringsvillkor får enligt utredningens mening ankomma på markägaren att bestämma. För kontrollavgift gäller dock att utredningen föreslagit en högsta gräns. Inom denna gräns bör markägaren emellertid få bestämma kontrollavgiftens belopp. När det gäller avgiftsbelagd parkering medför en överträdelse att markägaren går miste om parkeringsavgiften. Som framgår senare i betänkandet (avsnitt 6.5 och 6.6) förordar utredningen vidare att markägaren även i fortsättningen skall få sköta övervakningen och inkasseringen av kontrollavgifterna. Dessa förhållanden bör föranleda att kontrollavgiften – liksom hittills – tillfaller markägaren för att bl. a. bestrida kostnaderna för åtgärderna.

När ett fordon parkeras på annans hyrda bilplats skulle hyresmannen kunna ha ett krav på att uppbära kontrollavgiften som ersättning för intrånget. Enskilda hyresmän torde dock sällan ha någon möjlighet att övervaka parkeringen och inkassera kontrollavgifter. Detta måste i praktiken skötas av markägaren. Enligt utredningens uppfattning vinner övervakningen i effektivitet om markägaren får uppbära kontrollavgiften även i dessa fall. Hyresmannen får alltså vid intrång på hans plats rikta markägarens eller övervakarens uppmärksamhet härpå, varefter markägaren utfärdar parkeringsanmärkning. Även om hyresmännen inte får uppbära kontrollavgifterna torde en sådan ordning vara till deras bästa.

Frågan om flera kontrollavgifter skall få debiteras vid långvarig felparkering behandlas i avsnitt 6.8.

Som nämnts på annat ställe i detta betänkande har kontrollavgiften karaktär av ett slags straffavgift, som väl täcker både utebliven parkeringsavgift och skadestånd. När en markägare tar ut kontrollavgift bör därför inte parkeringsavgift dessutom få tas ut för den tid som kontrollavgiften avser.

Liksom beträffande felparkeringsavgift finns det vid tomtmarksparkering situationer då det får anses vara obilligt att utkräva kontrollavgift. I förevarande lagförslag har därför intagits en bestämmelse om att kontrollavgift skall efterges när den olovliga parkeringen får anses ursäktlig med hänsyn till omständigheterna. Exempel på sådana fall kan vara att den som parkerat drabbats av någon sjukdom, att bilen gått sönder eller att någon annan nödsituation inträffat. Den förare som åberopar sådan omständighet bör också vara beredd att på något sätt kunna göra sitt påstående sannolikt, t. ex. genom intyg eller vittnen. Andra tänkbara situationer där markägaren bör efterge kontrollavgiften är då fel på biljettautomaten uppstått på

sådan tid att det inte går att nå honom för ett meddelande eller då giltigt parkeringstillstånd uppvisas i efterhand. Det sistnämnda bör dock accepteras endast om bilföraren har månadskort eller liknande och under förutsättning att försumligheten inte upprepas alltför ofta.

6.4 Ägaransvar

1960 års parkeringskommitté föreslog (se avsnitt 4.11) att överträdelser av bestämmelser om tidsbegränsning och avgiftsbeläggning skulle avkriminaliseras och att en civilrättslig avgift, kallad kontrollavgift, i stället skulle införas. Kommittén ansåg att en förutsättning för att detta system skulle bli effektivt var att ägaransvar samtidigt infördes.

Förslaget att avkriminalisera vissa överträdelser vann inte gehör. Vägtrafikförordningens parkeringsregler och i lokala trafikföreskrifter angivna parkeringsbestämmelser sanktionerades således även fortsättningsvis med böter. Däremot infördes i vägtrafikförordningen ett s. k. subsidiärt ägaransvar, dvs. om det inte kunde utredas vem som fört det fordon som överträtt parkeringsbestämmelserna skulle ägaren i stället dömas till straff. Endast om fordonet frånhänts ägaren genom brott uteblev påföljd. Bestämmelsen om s. k. subsidiärt ägaransvar överfördes senare till vägtrafikungörelsen, som trädde i kraft den 1 maj 1973.

I proposition 1975/76: 106 med förslag till lag om felparkeringsavgift m. m. ansågs tiden mogen att föreslå avkriminalisering av de flesta former av parkeringsförseelser och ersätta parkeringsboten med en avgift, kallad felparkeringsavgift, som fordonsägaren skulle vara betalningsansvarig för. Därjämte föreslogs att invändningar mot parkeringsanmärkningar inte skulle stoppa förfarandet men att ägaren i efterhand skulle kunna begära rättelse eller bestrida betalningsskyldigheten. Lagen trädde i kraft den 1 april 1977.

När det gäller tomtmarksparkering har byggnadsstyrelsen i den i direktiven omnämnda skrivelsen till regeringen påpekat att den rättsliga grunden är oklar när det gäller möjligheterna att göra en bilägare ansvarig för parkering på tomtmark. När ägaren invänder att annan fört bilen, är det bl. a. av kostnadsskäl ej rimligt att göra utredning om vem som varit förare. Detta minskar styrelsens möjligheter att på ett effektivt och försvarbart sätt fullgöra uppgiften att kräva avgifter för parkeringsplatser på tomtmark och byggnadsstyrelsen anser det ytterst angeläget att lagstiftningen ändras så att styrelsen vid överträdelse av angivna villkor får rätt att rikta krav mot den registrerade ägaren av fordonet.

Med anledning av en motion i ämnet har lagutskottet i betänkande (LU 1977/78: 31) uttalat att förutsättningarna för innehavare av parkeringsanläggning att göra gällande betalningsanspråk på grund av olovlig parkering måste förbättras och att en möjlig väg är att man efter mönster av lagen om felparkeringsavgift ålägger bilägaren ett strikt ansvar för betalningsskyldig-

hetens fullgörande. Utskottet fann det inte påkallat med någon åtgärd från riksdagens sida men underströk vikten av att frågan snarast blev föremål för utredning. Liknande uttalande hade för övrigt också trafikutskottet gjort i sitt betänkande (TU 1975/76: 14) med anledning av propositionen om felparkeringsavgiftslagen. Datainspektionen har också i en promemoria 1977-10-26 pekat på att nuvarande förhållanden utgör problem vid tillämpning av 8 § inkassolagen. Enligt denna bestämmelse bör inkassoåtgärd inte vidtas, om det föreligger sannolika skäl för att en fordran inte är lagligen grundad eller om fordringen annars framstår som obefogad. I inkassoärendet avseende kontrollavgift riktas kravet mot fordonsägaren, som inte torde vara skyldig att betala avgiften om han inte fört fordonet. En lösning som innebär att fordonsägaren lagstiftningsvägen blir betalningsansvarig i likhet med vad som gäller felparkeringsavgift skulle enligt inspektionen undanröja alla oklarheter.

Justitiekanslern har med anledning av klagomål mot byggnadsstyrelsen angående avgiftsbeläggning av statliga parkeringsplatser i beslut den 12 januari 1976 gjort ett par principiella uttalanden. Den ena frågan avsåg texten på den skylt där parkeringsvillkoren angavs. Detta saknar intresse i förevarande sammanhang. Den andra frågan avsåg huruvida betalningsanspråk kunde riktas mot annan än den som parkerat ett fordon. JK uttalade att svaret ytterst måste ges av domstol men att det enligt JK:s mening endast i undantagsfall torde föreligga sådana omständigheter att ägaren kunde göras ansvarig för avgiften även om annan person fört bilen. JK ansåg slutligen att det krävdes särskild lagstiftning för att generellt uppnå att ägaren blev ansvarig för betalning av avgiften.

Frågan om ägarens ansvar för betalning av kontrollavgift har varit föremål för avgörande bl. a. i Svea hovrätt. För tio år sedan ogillades ett ersättningsyrkande när ägaren uppgav att han inte själv parkerat sin bil på den aktuella platsen, att han ofta brukade låna ut sin bil till olika funktionärer inom en idrottsförening och att han förgäves försökt ta reda på vem som disponerat bilen när påminnelse om kravet kom efter flera månader.

På senare år har avgöranden i första instans inneburit att ägaren ansetts ansvarig för betalning av kontrollavgiften om det var utrett att fordonet stått uppställt i strid mot de skyltade parkeringsvillkoren och ägaren inte ansett sig böra medverka till att utreda vem som vid tillfället i fråga förfogade över bilen.

Många av våra tätorters centrala delar är planlagda och bebyggda före bilismen. Utrymmen på tomtmark för stillastående fordon finns därför inte i erforderlig utsträckning och gatumarken måste reserveras för den rörliga trafiken. Det är med hänsyn härtill betydelsefullt att efterlevnaden av parkeringsbestämmelser på befintlig tomtmark förbättras. För detta krävs att man kan beivra överträdelser på ett snabbt och smidigt sätt. Nuvarande system bygger på uppfattningen att ett avtalsförhållande uppkommer mellan markägaren och fordonsföraren. Markägaren saknar emellertid oftast

kännedom om vem som har parkerat fordonet och krav på kontrollavgift vid avtalsbrott måste riktas mot fordonsägaren, som kan identifieras genom bilregistret. Om ägaren förnekar att han fört fordonet, har markägaren ofta mycket svårt att bevisa vem betalningsskyldigheten åvilar. Trots att domstolarna i en del fall lättat på bevisbördan synes avtalskonstruktionen utgöra en otillräcklig grund för utkrävande av kontrollavgift.

Vanligtvis är bilföraren och bilägaren samma person. I annat fall är det i regel en ägaren närstående person som kör bilen. Ägaren kan bestämma vem som får disponera fordonet. Det kan därför inte anföras några principiella invändningar mot att ålägga ägaren betalningsansvaret för kontrollavgiften, särskilt som strikt ägaransvar redan gäller för överträdelser på gatumark.

Det strikta ägaransvaret bör konstrueras så som ägaransvaret är uppbyggt enligt felparkeringsavgiftslagen. Föraren krävs genom att parkeringsanmärkningen och betalningsanmaningen sätts på bilrutan. Om kontrollavgiften inte erläggs inom den på betalningsanmaningen angivna tiden krävs fordonsägaren på beloppet. Den som driver en parkeringsanläggning skall alltså inte behöva göra någon utredning om vem som fört fordonet utan påminnelser och efterföljande krav skall kunna riktas direkt mot ägaren. För det fall förare och ägare inte är samma person bör ägaren kunna kräva åter av föraren vad han visar sig ha erlagt med anledning av överträdelsen av parkeringsbestämmelserna.

När det gäller långtidsuthyrning av fordon (dvs. minst ett år) medför ett sådant ägaransvar inga problem. Hyresmannen betraktas som ägare i trafiklagstiftningens mening och antecknas i bilregistret. Krav på kontrollavgift kommer att riktas direkt till hyresmannen.

I fråga om korttidsuthyrning sänds påminnelse om kontrollavgift till uthyrningsföretaget. För att ge företaget erforderlig tid att efterforska hyresmannen ges ofta längre tidsfrist än beträffande enskilda personer innan inkassokrav utsänds. Det har kommit till utredningens kännedom att en del uthyrningsföretag på senare tid krävt ersättning av de parkeringsbolag som begärt uppgift om hyresmannens namn och adress. Av utredningen föreslaget strikt ägaransvar för överträdelser på tomtmarksparkeringar kommer liksom felparkeringsavgiftslagens bestämmelser att göra uthyrningsföretagen betalningsansvariga för hyresmännens överträdelser. För bestämmelsernas efterlevnad är det av stor vikt att ägaransvar införs även för tomtmarksparkering och biluthyrningsföretagens problem kan inte anses vara så stora att de motiverar någon inskränkning av det föreslagna ägaransvaret. I skrivelse till regeringen har Biluthyrningsbranschens Riksförbund hemställt om ändring av ägaransvaret för felparkeringsavgifter. Efter utredning har TSV kommit fram till att frågan inte föranleder förslag till någon åtgärd. Skulle branschens problem i framtiden kunna lösas t. ex. med enklare rutiner med avseende på felparkeringsavgifterna, bör dessa också kunna tillämpas för kontrollavgifterna.

I samband med diskussioner om bilägares betalningsansvar har för utredningen påpekats att det inte är ovanligt att den registrerade ägaren är underårig. I sådana fall kan det uppstå svårigheter att utkräva såväl felparkeringsavgift som kontrollavgift. Eftersom underårig ägare inte kan bruka fordonet – åtminstone om det är fråga om en bil – är det sannolikt ekonomiska skäl som gör att den underåriga registreras som ägare medan det får anses mest troligt att fordonet brukas av den underåriges förmyndare eller annan närstående familjemedlem. För att hindra att den som nyttjar bilen missbrukar det förhållandet att ägaren är omyndig bör enligt utredningens mening en bestämmelse införas som ålägger förmyndaren betalningsskyldighet i dessa situationer. Detta bör gälla såväl felparkeringsavgiftslagen som förslaget till lag om kontrollavgift vid tomtmarksparkering.

I proposition 1980/81: 21 med förslag till ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift föreslås att felparkeringsavgiftslagen blir tillämplig inte bara som nu på fordon som antecknats i bilregistret och motsvarande utländska register utan även på fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret och fordon som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- och interimslicens. Utredningen anser att kontrollavgift vid överträdelse av parkeringsbestämmelser på tomtmark bör tas ut av samma fordonsägare som kan bli föremål för felparkeringsavgift. Utredningen föreslår därför att med fordonets ägare skall avses den som när överträdelsen skedde var antecknad som ägare i ovanstående register.

6.5 Övervakningen

Kontrollen av att parkeringsföreskrifter i vägtrafiklagstiftningen och i lokala trafikföreskrifter efterlevs har sedan lång tid skett genom polisens försorg. Genom lagstiftning år 1957 öppnades möjlighet att för trafikövervakning anställa mindre kvalificerad personal än poliser. Motsvarande bestämmelser finns i dag i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning. Enligt denna lag kan länsstyrelse efter ansökan av kommun besluta att kommunen skall ombesörja övervakning av efterlevnaden av sådana föreskrifter rörande parkering eller stannande som omfattas av förordnande enligt lagen om felparkeringsavgift. Beslut får meddelas endast om det krävs särskild personal för övervakningen. F. n. har 87 kommuner fått förordnande att ombesörja trafikövervakningen i kommunen. I andra kommuner sköts övervakningen helt av polisen.

För övervakning av efterlevnaden av bestämmelser för tomtmarksparkering finns inga formella krav på övervakningspersonalen. I praktiken fungerar det oftast så att kommunala parkeringsbolag efter avtal med gatukontoren anlitar de kommunala trafikövervakarna. Byggnadsstyrelsen köper också övervakningstjänster av några kommuner men anlitar även vaktbolag för dessa uppgifter. SABO rekommenderar sina bostadsföretag

att utse någon eller några av företagets anställda att hjälpa till med övervakningen och luftfartsverket har också till stor del egna anställda som sköter övervakningen. Specialinformation om skyltarna och deras innebörd lämnas till dem som skall övervaka efterlevnaden av bestämmelserna. En del parkeringsbolag åtar sig uppdrag att övervaka parkeringsplatser vid bostäder, industrier, färjelägen etc.

Den utbildning som ges kommunala trafikövervakare torde vara så omfattande att den väl uppfyller de krav man bör kunna ställa på dem som sköter övervakningen på tomtmarksparkeringar. På sådana parkeringar gäller i allmänhet enklare regler än på gatumark. För stora parkeringsbolag som har behov av en rationellt bedriven övervakning torde det vara lämpligt att anlita kommunala trafikövervakare med deras grundliga kunskaper och stora rutin. Men lagen om kontrollavgift är avsedd att kunna tillämpas även på små parkeringsplatser. Tillgången på kommunala trafikövervakare är inte i alla kommuner så stor att det kan föreskrivas att så kvalificerad personal skall anlitas för övervakningsuppdrag. Vidare har endast 87 av landets drygt 240 kommuner egen trafikövervakning och i stora delar av landet torde det vara svårt att köpa sådana övervakningstjänster. För mindre parkeringsplatser bör det därför ankomma på markägaren själv eller någon av hans anställda att handha övervakningen. Personal vid vaktbolag kan också komma i fråga för övervakningstjänster.

När det gäller frågan om övervakare av tomtmarksparkeringar bör ha särskilda kvalifikationer, har utredningen ansett att detta har nära samband med det fortsatta indrivningsförfarandet. För överträdelse av parkeringsbestämmelser på gatumark gäller att utfärdad parkeringsanmärkning med betalningsanmaning är direkt indrivningsbar om felparkeringsavgiften inte erläggs efter ett par påminnelser. När denna rättsverkan knyts till parkeringsanmärkningen är det viktigt att det ställs krav på utbildning hos övervakaren. Som framgår i detta kapitels inledningsavsnitt och nästföljande avsnitt har utredningen stannat för att bibehålla inkassokrav och domstolsförfarande för att utverka en exekutionstitel om kontrollavgift inte erläggs frivilligt. Den utfärdade parkeringsanmärkningen vid parkeringsöverträdelser på tomtmark blir därför bara ett bevismedel. Eftersom det inte fordras några särskilda krav på utbildning för att sända ut ett inkassokrav eller inge en ansökan om betalningsföreläggande i andra sammanhang är det inte rimligt att uppställa speciella krav för övervakning av tomtmarksparkeringar, när ingen rättsverkan knyts till parkeringsanmärkningen.

Sammanfattningsvis vill utredningen framhålla vikten av att de personer som har ansvaret för övervakningen på parkeringsplatserna får erforderlig utbildning. Detta slår utredningen fast genom att i förslaget till lag om kontrollavgift vid tomtmarksparkering föreskriva att om markägaren inte själv utställer betalningsanmaning, skall personal som fått för ändamålet lämplig utbildning göra det. Utredningen anser alltså att några i lag bestäm-

da krav på utbildning inte bör anges men att det är betydelsefullt att övervakningspersonalen är väl informerad om gällande parkeringsbestämmelser. Till skillnad mot gatumarksparkeringen är utfärdande av parkeringsanmärkning avseende överträdelse av parkeringsbestämmelser på tomtmark inte någon form av myndighetsutövning och polisen bör inte användas för sådana övervakningsuppdrag. Det torde dock vara av vikt att man anlitar omdömesgilla personer som övervakare på tomtmark så att det inte uppstår någon form av personföljelse eller andra oegentligheter mot dem som nyttjar parkeringsplatsen.

6.6 Inkasseringsförfarandet

Privaträttsliga fordringar, som krav på kontrollavgifter avser, måste för verkställighet ha en exekutionstitel, dvs. betalningsförpliktelsen skall vara fastslagen på visst sätt i en handling. Vanligast i detta sammanhang är domstolars domar och beslut. För att utmätning skall kunna ske måste dessa exekutionstitlar inges till kronofogdemyndigheten. Sådana mål kallas enskilda mål hos kronofogdemyndigheten.

Även offentligrättsliga fordringar förutsätter en exekutionstitel för verkställighet. Det kan t.ex. vara en dom, varigenom har ålagts böter eller viten. För verkställighet hos kronofogdemyndigheten krävs emellertid inte generellt att offentligrättsliga fordringars exekutionstitlar inges. I stället används i indrivningsarbetet sammanställningar av olika exekutionstitlar, t.ex. restlängder, saköreslängder eller andra indrivningshandlingar, som statliga och kommunala myndigheter upprättar på grundval av debiteringsbeslut. Även TSV:s listor över obetalda felparkeringsavgifter hör hit. Kronofogdemyndigheten tar i sådana fall inte någon befattning med bakomliggande exekutionstitel. Offentligrättsliga fordringar handläggs som allmänna mål hos kronofogdemyndigheten.

Privata exekutionstitlar, dvs. exekutionstitlar som tillkommit utan myndighets medverkan, godtages endast i mycket begränsad omfattning i svensk rätt. Någon utökad användning av privata exekutionstitlar föreslås inte i förslaget till utsökningsbalk (prop. 1980/81:8).

Vid diskussion med företrädare för riksskatteverket om möjligheten att låta en utfärdad parkeringsanmärkning avseende överträdelse på tomtmark utgöra exekutionstitel och därmed i likhet med felparkeringsavgifterna handläggas som allmänt mål hos kronofogdemyndigheten har riksskatteverkets företrädare motsatt sig en sådan omläggning främst med hänsyn till att detta skulle rubba de grundläggande principerna i vår exekutionsrättsliga lagstiftning. Krav på kontrollavgifter är inte en offentligrättslig fordran. Även i förslaget till utsökningsbalk (prop. 1980/81:8) håller man fast vid att allmänt mål hos kronofogdemyndigheten avser fordringar som tillkommer staten samt i vissa fall kommun. Kontrollavgifterna däremot skulle ju tillfalla markägare av olika slag, t.ex. kommunala bolag,

enskilda företag, privatpersoner samt stat och kommun i egenskap av markägare.

Riksskatteverket har vidare uppgivit att kronofogdemyndigheternas arbetsbelastning har ökat markant på senare år utan att motsvarande personalförstärkning erhållits. Detta gäller såväl allmänna som enskilda mål. De enskilda målen kräver störst arbetsinsats bl. a. genom att akter måste läggas upp och vissa tidsfrister måste hållas (f. n. skall utmätning ske inom 4 veckor från det att målet kom in till kronofogdemyndigheten). Om fordringar avseende kontrollavgifter skulle indrivas som allmänna mål, skulle visserligen de enskilda målen minska men de allmänna målen skulle enligt riksskatteverket sannolikt öka än mer beroende på att exekutionsavgift inte uttas i allmänna mål, varför borgenärerna kan förväntas utan soliditetskontroll överlämna samtliga obetalda kontrollavgifter för indrivning. Riksskatteverkets antaganden stöds i viss mån av den tidigare redovisade statistiken (se avsnitt 5.4), varav framgår att ca 24 % av utfärdade felparkeringsavgifter överlämnas för indrivning medan motsvarande siffra för kontrollavgifter enligt Handels- och Juristinkasso (HoJ) är bara 4 %.

I många kommuner har de lokala trafikföreskrifterna på tomtmark upphävt och civilrättslig parkering har införts. I en del kommuner har bildats kommunala parkeringsbolag för att driva parkeringsverksamheten på privaträttsligt disponerad mark. Även en del landsting har på sjukhusområden övergått till civilrättslig parkeringsverksamhet och många bostadsföretag reglerar parkeringen på samma sätt. Huvudsakligen får detta antas bero på att markägaren då själv får vinsten av parkeringsverksamheten. Systemet med civilrättslig parkering har blivit betydande och sysselsätter många personer. HoJ räknar med att från sina uppdragsgivare få ca 285 000 parkeringsanmärkningar under år 1980. Arbetet med indrivning av kontrollavgifterna har medfört att HoJ inköpt en egen datoranläggning och kontrollavgifterna omfattar mer än hälften av inkassoföretagets verksamhet ur ärendesynpunkt. HoJ:s verksamhet synes vara rationellt upplagd och kan anses jämförbar med TSV:s handläggning av felparkeringsavgifter.

HoJ och en del av dess största uppdragsgivare har flera gånger uttalat att det civilrättsliga systemet är att föredra jämfört med det offentligrättsliga. Man har därvid bl. a. framhållit att felparkerare på tomtmark betalar snabba beroende på rädslan för att hamna i kreditupplysningsregister och de ökade kostnader som det civilrättsliga indrivningssystemet medför. En annan fördel med det civilrättsliga systemet uppges vara att beroendet av statliga myndigheter blir mindre. I första hand åsyftas därmed att man slipper handläggningen vid polismyndigheten och TSV.

HoJ har också påpekat att borgenärerna genom soliditetsundersökning av gäldenären såväl före ingivande av ansökan om betalningsföreläggande som före ansökan om utmätning sällar bort en mängd krav. Detta sker bl. a. av den anledningen att sökanden/borgenären själv får svara för an-

sökningsavgiften hos domstol och exekutionsavgiften när gäldenären saknar utmätningsbara tillgångar. Sådan soliditetsundersökning sker inte i det offentligrättsliga systemet utan där överlämnas samtliga obetalda felparkeringsavgifter till kronofogdemyndigheten. Utmätningssavgift tas inte ut vid indrivning av felparkeringsavgift.

Eftersom HoJ:s statistik grundar sig på ingående och utgående balans är det svårt att se när betalning för en viss kontrollavgift erläggs. På grund av de tillkommande kostnaderna och risken att hamna i kreditupplysningsregister kan man enligt utredningens mening våga anta att kontrollavgifterna betalas något snabbare än felparkeringsavgifterna. De båda systemen torde emellertid inte utvisa några nämnvärda skillnader i betalningsfrekvens om man ser till en längre tidsperiod. Den tidigare nämnda förhöjningen av felparkeringsavgiften (se avsnitt 4.9) kan också antas medföra snabbare inbetalning av dessa avgifter. En del gäldenärer sällas bort genom HoJ:s soliditetsprövning och blir aldrig föremål för utmätning trots upprepade parkeringsförseelser. I det offentligrättsliga systemet ligger kravet mot samma gäldenärer kvar hos kronofogden och så snart en tillgång yppas tas denna i mät för felparkeringsavgiften. Det är således svårt att se någon egentlig skillnad i betalningsresultat när man jämför de båda systemen.

Om man utgår från HoJ:s uppgifter och inte beaktar effekten av den föreslagna förhöjningen av felparkeringsavgiften skulle en omläggning av indrivningen av kontrollavgifter från enskilt till allmänt mål medföra en ökning av antalet mål hos kronofogdemyndigheterna från ca 11 000 mål (4 % av 285 000) till ca 70 000 (24 % av 285 000). Därtill kommer alla mål som inges av borgenärer, vilka inte anlitar HoJ. Även om man beaktar att 30–35 000 mål om betalningsförelägganden skulle försvinna från landets tingsrätter, skulle en tänkt omläggning från enskilda till allmänna mål inte medföra någon vinst ur personalbesparingssynpunkt. En sådan omläggning skulle dessutom öka arbetsbelastningen för polisen, åklagarmyndigheten och domstolarna genom flera ansökningar om rättelse respektive befrielse av betalningsskyldigheten. Därtill kommer att försök med databehandling av mål om betalningsföreläggande planeras vid vissa domstolar, vilket kan väntas förenkla hanteringen vid dessa myndigheter.

Främst anser utredningen att det skulle fordras principiella förändringar i den exekutionsrättsliga lagstiftningen som inte är genomförbara i dag om enskilda borgenärsfordringar på kontrollavgifter skulle kunna indrivas som allmänna mål hos kronofogdemyndigheten. Endast om kontrollavgiften tillföll staten eller kommun, som då också fick åta sig ansvaret för övervakning, skulle denna direktindrivning kunna komma till stånd. Detta kan emellertid inte anses förenligt med kommunernas nuvarande parkeringspolitik då ju flera kommuner har överlåtit den civilrättsliga parkeringen till särskilda bolag. Inom Stockholms kommun har man t. o. m. undersökt om det är möjligt att överlåta även administrationen av gatumarksparkeringen till det kommunala parkeringsbolaget.

Dessa och andra skäl har således lett fram till att utredningen föreslår att det nuvarande förfarandet med inkassokrav och ansökan om betalningsföreläggande rörande kontrollavgift samt indrivning som enskilt mål hos kronofogdemyndigheten skall bibehållas.

En nackdel från bilisternas synpunkt med det civilrättsliga systemet är att det utöver kontrollavgiften kan tillkomma betydande kostnader för inkassering m. m., för närvarande 400 kr., vilket belopp inom kort stiger till 600 kr. (se avsnitt 4.14). Detta belopp kan tyckas orimligt stort i förhållande till den ursprungliga kontrollavgiften. Kostnaderna uppstår emellertid successivt i förfarandet och drabbar hårdast den mycket försumlige gäldenären. Enligt utredningens mening saknas skäl att föreskriva några speciella undantag från vad som i allmänhet gäller om rättegångs- och exekutionskostnader beträffande enskilda fordringar.

Utredningen vill påpeka att inget synes hindra att TSV inom ramen för sin uppdragsverksamhet åtar sig att biträda markägare med indrivning av kontrollavgifter.

6.7 Flyttning av fordon

För huvudpunkterna i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall har redogjorts i avsnitt 4.10.

Lagen innebär – mycket kortfattat – att vissa myndigheter har rätt att ingripa mot olämpligt uppställda fordon när vissa allmänna intressen som angetts i tre punkter påfordrar det. Den omfattar fordon som ställts upp olämpligt från trafik- och väghållningssynpunkt samt övergivna fordon. Genom en ändring av lagen som genomfördes i samband med att felparkeringsavgiftslagen trädde i kraft föreskrevs att om fordon uppställts i strid mot föreskrift om stannande eller parkering skall fara för trafikolycka eller hinder i trafiken anses föreligga, om det ej är osannolikt att fara uppstår eller hinder uppkommer (2 § sista stycket).

Om man ser på förutsättningarna för ingripande, avser punkt 1 flyttning med hänsyn till trafiksäkerheten och framkomligheten i trafiken medan punkt 2 avser flyttning av fordon som försvårar renhållning, snöröjning och annat arbete på väg.

Den tredje och sista punkten medger flyttning av fordon som under vissa förutsättningar betraktas som övergivet.

Bilflyttningsslagen har tillkommit för att skydda allmänna intressen såsom trafiksäkerhet, väghållning, naturvård etc. Den torde i princip vara tillämplig på tomtmark. Enskild markägare får emellertid inte själv flytta fordon – med undantag av rena bilvrak – utan måste vända sig till en myndighet, som enligt lagen är berättigad att meddela och verkställa beslut om flyttning.

1960 års parkeringskommitté ansåg att enskilda intressen borde tillgodoses genom att nya grunder för rätten att flytta fordon infördes. Kommit-

tén tänkte därvid på att markägaren behövde skyddas mot intrång i situationer där man obehörigt utnyttjade bilplatser, som var uthyrda eller reserverade för visst fordon eller viss fordonskategori. Likaså borde markägaren skyddas mot uppställning på mark som endast i begränsad utsträckning var upplåten för trafik, t. ex. lastgator, körbara gångvägar, skolgårdar och festplatser. Eftersom den s. k. flyttningslagen varit tillämplig endast kort tid när parkeringskommittén avlämnade sitt betänkande och eftersom reformering av utsökningsrätten pågick föreslog kommittén emellertid inga ändringar i flyttningslagen.

Liksom parkeringskommittén anser utredningen att flyttningslagen bör kompletteras så att enskilda intressen bättre tillgodoses. Proposition om handräckningslag kommer att läggas för riksdagen tidigast vid årsskiftet 1980/81 och den viktigaste nyheten i denna lag – såvitt nu är i fråga – torde bli att överexekutorsinstitutionen avskaffas. Den summariska processen inför överexekutor föreslås ersättas med ett liknande förfarande vid allmän domstol. Detta torde innebära att det kommer att ta viss tid innan beslut om handräckning kan meddelas. För att få bort olovligt uppställda fordon synes handräckningsförfarandet inte vara tillräckligt verksamt. Utredningen föreslår därför införande av en ny flyttningsgrund i flyttningslagen.

Genom utredningens lagförslag öppnas möjlighet att i ökad utsträckning ta ut kontrollavgift. Om detta inte är tillräckligt verksamt bör flyttning kunna tillgripas. Med stöd av 2 § första stycket 1. flyttningslagen kan fordonet i vissa fall flyttas på grund av att hinder i trafiken anses föreligga. Detta torde exempelvis vara fallet om en bil uppställs på en parkeringsplats så att den hindrar andra bilar att komma till eller från sina platser. För övriga fall där någon olovligen ställer sitt fordon på en parkeringsplats utan att iaktta föreskrivna villkor, bör emellertid införas en flyttningsgrund som kan tillämpas efter viss tids besittningsintrång även om man inte kan säga att fordonet utgör hinder i trafiken. Enligt utredningen bör kontrollavgift vara den normala påföljden för parkeringsöverträdelser och utredningen har också föreslagit att ny kontrollavgift får uttas efter 24 timmar och att maximalt fem kontrollavgifter får tas ut (se avsnitt 6.8). Eftersom parkeringsvillkoren ofta är lindrigare över veckosluten, kommer dessa avgifter många gånger att motsvara en veckas felparkering. Härefter får man överväga att flytta fordonet och utredningen föreslår därför att en bil som under sju dagar i följd stått olovligt uppställd får flyttas. Denna flyttningsgrund bör kunna tillämpas inte bara beträffande fordon som felparkerats på iordningställda parkeringsplatser utan även i fråga om olovligt uppställda fordon på all sorts mark, t. ex. villatomter, grönområden, skogsmark etc. Om en bil parkeras på annans förhyrda parkeringsplats bör den ibland kunna flyttas enligt 2 § första stycket 1. Detta gäller t. ex. om det råder brist på parkeringsplatser inom området och hyresmannen därigenom drabbas av stora svårigheter att parkera sin bil. Skulle så ej vara fallet blir den nu föreslagna flyttningsgrunden i vart fall tillämplig.

Med den föreslagna utvidgningen av flyttningslagen avser utredningen inte att inskränka en markägares möjlighet att hos överexekutor utverka beslut om handräckning för bortskaffande av fordon.

Enligt gällande lag kan beslut om flyttning meddelas av polismyndigheten. Beslutsrätt tillkommer också kommunal myndighet när flyttning av fordon sker av trafiksäkerhets- eller framkomlighetsskäl (2 § första stycket 1.) och kommunen har egen trafikövervakning. Den som meddelat beslut svarar också för verkställigheten.

När det gäller flyttning av fordon på övriga grunder finns ingen i lag given beslutanderätt för kommun. Efter ansökan kan dock vägförvaltningen eller kommunal myndighet få sådan beslutsrätt. Regeringen har år 1979 delegerat till länsstyrelserna att bestämma om vägförvaltning eller kommunal myndighet själv skall få fatta beslut om flyttning av fordon i dessa fall. Ett 20-tal kommuner har utnyttjat denna möjlighet. Beslut om flyttning av väghållningsskäl eller på grund av att fordonet är övergivet verkställs av den som begärt beslutet, dvs. vägförvaltningen eller en kommunal myndighet. Det finns alltså inget utrymme för en enskild markägare att besluta eller verkställa beslut om flyttning.

Enligt tomtparkeringsutredningen bör beslutsfunktionen inte ändras. Enskild markägare bör därför kunna vända sig till polismyndigheten med en begäran om beslut att flytta ett fordon. Den utredning som erfordras som beslutsunderlag bör markägaren själv verkställa. Markägaren bör emellertid också i vissa fall kunna vända sig till kommunen för att få ett beslut om flyttning. Som framgått av redovisningen av enkäten (se avsnitt 5.1) förekommer detta redan i dag.

Enligt lagen bygger kommunal myndighets befattning med flyttning av fordon på frivillighet. Visserligen har i kommun med egen trafikövervakning kommunal myndighet en i lag stadgad rättighet att själv besluta om flyttning av fordon av trafiksäkerhets- eller framkomlighetsskäl men myndigheten kan välja om den själv vill fatta beslut eller låta polisen göra det. När det gäller flyttningsgrunderna väghållningsskäl och övergivet fordon har vissa kommuner begärt och fått beslutanderätt. Det måste betyda att dessa kommunala myndigheter är beredda att pröva föreliggande omständigheter och fatta beslut i flyttningsfrågan. En del kommuner kan t. o. m. tänkas ha stor erfarenhet av sådana situationer. Utredningen har därför stannat vid ett förslag som innebär att markägaren för att erhålla ett flyttningsbeslut skall kunna vända sig till polismyndigheten men även till sådan kommunal myndighet som kan fatta beslut om flyttning enligt 2 § första stycket 3.

När det gäller verkställighet av ett flyttningsbeslut bör det öppnas möjlighet för markägaren att själv verkställa beslutet om det sker under betryggande former. Vanligtvis kommer bärgningsföretag eller liknande att anlitas och då torde inte föreligga några problem. Gäller det att bara flytta fordonet en kort sträcka inom en parkeringsanläggning kan det finnas

enklare förfaringssätt som bör accepteras. Viktigast är att flyttningen sker genom person med erfarenhet av bilflyttning och med lämpliga hjälpmedel. Om den beslutande myndigheten åläggs att pröva av markägaren föreslaget sätt för verkställighet, bör det inte finnas några invändningar mot att markägaren själv flyttar det olämpligt uppställda fordonet. Om myndigheten ej medger markägaren att flytta fordonet, bör det ankomma på myndigheten att verkställa beslutet.

I flyttningslagen finns vissa föreskrifter om kungörelse, undersökningar och åtgärder som skall utföras för att underrätta fordonsägaren om flyttningen. Detta förfarande åvilar enligt gällande lag den verkställande myndigheten. Det torde också vara myndigheten som bäst känner till vad som skall utföras. Även beträffande den nya flyttningsgrunden bör därför dessa åtgärder vidtas av den verkställande myndigheten eller – då markägaren fått tillstånd att själv flytta fordonet – av den beslutande myndigheten.

Om fordonsägaren inte låter höra av sig inom viss tid tillfaller fordonet enligt flyttningslagen kommunen, om flyttningen verkställts av kommunal myndighet, och i annat fall staten. Ett fordon som flyttas av kommunen på den av utredningen föreslagna flyttningsgrunden bör enligt utredningens mening följa samma regel. Om kommunen däremot låter markägaren själv verkställa flyttningen, kommer fordonet att tillfalla staten. Detta är inte onaturligt eftersom det inte bör tillfalla markägaren och kommunen genom sitt ställningstagande har avstått från sina anspråk. Om en kommunal myndighet har att ta ställning till om den skall låta markägaren själv verkställa flyttningsbeslutet bör den alltså överväga vilken konsekvens detta kan få för den händelse fordonet inte avhämtas.

Om kostnaden för förfarandet vid flyttning enligt den föreslagna flyttningsgrunden inte kan tas ut av fordonsägaren eller ur fordonets värde, bör finnas en bestämmelse som förpliktar markägaren att svara för denna kostnad. Detta innebär att markägaren i vissa fall kan komma att slutligt få stå för flyttningskostnaden. Den beslutande myndigheten bör också kunna kräva förskott av markägaren om risk föreligger att kostnadstäckning inte kan erhållas.

I samband med att ersättning för flyttningskostnaden erläggs, är det lämpligt att bereda den betalningsskyldige möjlighet att betala även kontrollavgiften. Väger han detta kan den som tagit hand om det flyttade fordonet inte göra annat än att anvisa fordonet som utmätningssubjekt hos kronofogdemyndigheten för den händelse det hos utmätningssmannen skulle finnas exigibla fordringar på kontrollavgift eller felparkeringsavgift.

6.8 Ny avgift vid långvarig felparkering på gatumark och tomtmark

På parkeringsplatser på tomtmark är det i dag vanligt att markägaren förbehåller sig rätt att utta en ny kontrollavgift för varje påbörjat kalenderdygn som ett fordon stått uppställt i strid mot de villkor som gäller för parkeringsplatsen i fråga.

I lagen om felparkeringsavgift och i förarbetena till denna har inte nämnts något om möjligheten att utta en ny felparkeringsavgift för fordon som på gatumark står uppställda i strid mot gällande föreskrifter om stannande och parkering. Såvitt utredningen har bekant finns det heller inte någon kommun som utfärdar mer än en parkeringsanmärkning för samma överträdelse oavsett hur länge den pågår.

Genom den i direktiven (se avsnitt 2.1) omnämnda skrivelsen från Stockholms kommun har kommunen hemställt om en ändring av gällande lag för att göra det möjligt att tillämpa s. k. successiva felparkeringsavgifter. I en promemoria som låg till grund för kommunstyrelsens beslut har gatukontoret ansett att det för närvarande inte föreligger juridiska möjligheter att påföra flera felparkeringsavgifter vid en pågående parkeringsförseelse. Föredragande borgarrådet påpekade det otillfredsställande i att en bil som påförts en parkeringsanmärkning med felparkeringsavgift kan stå kvar på en parkeringsplats hur länge som helst utan att ägaren riskerar ytterligare påföljder. Visserligen kunde kommunen formellt ha rätt att flytta bilen men denna åtgärd ansågs inte stå i rimlig proportion till förseelsens art och borde därför inte tillgripas.

När det gäller gatumarksparkeringen regleras denna mestadels av kommunen genom lokala trafikföreskrifter. Sådana föreskrifter innebär ofta tidsbegränsning och avgiftsbeläggning. Reglerna om tidsbegränsning är vanligen konstruerade så att ett fordon inte tillåts parkera på samma plats mer än högst 24 timmar. Undantag har dock gjorts för de platser där försök med s. k. boendeparkering på gatumark bedrivs. Reglerna om avgiftsbeläggning innebär vanligtvis att parkering på gatumark under dagtid betingar en avgift som varierar i storlek beroende på gatans karaktär och belägenhet i kommunen.

Avgift brukar uttas för 10 à 12 timmar per dygn. På tomtmark, som är upplåten för allmän parkering, brukar markägaren oftast inte ange några regler för tidsbegränsning.

För att öka omsättningen av bilar och undvika onödigt långtidsparkering på gatumark har man alltså genom lokala trafikföreskrifter infört tidsbegränsning. Avgiftsbeläggning har införts bl. a. för att lättare kunna kontrollera att bestämmelserna om tidsbegränsning iakttas. Överträdelse av dessa och andra bestämmelser om stannande och parkering enligt VTK eller lokala trafikföreskrifter beivras med felparkeringsavgift. Som ytterligare påföljd kan man drabbas av att fordonet flyttas. Bestämmelserna om flyttning av fordon har återgivits i tidigare avsnitt. Rent teoretiskt torde flyttningslagen kunna åberopas i en mängd situationer men flyttning av fordon anses ofta vara en alltför omfattande åtgärd med hänsyn till förseelsens art och används därför mest när ett fordon står uppställt på ett trafikfarligt eller hindrande sätt. För att kommunerna inte skall överväga att tillgripa flyttningsmöjligheten i ökad utsträckning men ändå ha ett påtryckningsmedel mot långvarig felparkering föreslår utredningen att det

– i likhet med vad som nu tillämpas för olovlig parkering på tomtmark – i felparkeringsavgiftslagen skall införas en möjlighet att påföra den felparkerande ytterligare felparkeringsavgift vid långvarig felparkering. Det bör naturligtvis vara frivilligt för kommunerna att använda sig av denna möjlighet, för det fall att det skulle visa sig att övervakningsrutinerna och annan kontroll blir alltför tidsödande.

Nuvarande villkor för parkering på tomtmark medför att ny kontrollavgift kan påföras efter endast kort tid när ett fordon är olovligt uppställt både före och efter midnatt. För att förhindra detta och för att göra regeln enhetlig för gatumark och tomtmark, föreslår utredningen att ny felparkeringsavgift respektive ny kontrollavgift får uttas först viss tid efter det att parkeringsanmärkning första gången utfärdats. Vid övervägande av olika uppkommande praktiska frågor har utredningen stannat för att föreslå 24 timmar som ett lämpligt tidsintervall för möjligheten att påföra ett felparkerat fordon ny felparkerings- respektive kontrollavgift.

Rätten att debitera nya avgifter vid långvarig felparkering bör emellertid inte vara obegränsad. Efter några utfärdade anmärkningar bör ägaren till fordonet efterforskas och uppmanas att flytta fordonet. Om det inte rör sig om ett bilvrak torde ägaren också utan större svårighet kunna uppsåras. Eventuellt kan han ange sådana skäl till att fordonet kvarlämnats att det vore oskäligt att ta ut ytterligare avgifter. Ibland är det ett stulet fordon som blivit stående på parkeringsplatsen och i sådant fall är det meningslöst att utfärda ytterligare parkeringsanmärkningar. Endast för de fordonsägare som avsiktligt åsidosätter gällande parkeringsbestämmelser kan finnas skäl att påföra flera nya felparkeringsavgifter. Vad som sagts gäller inte bara gatumark utan även tomtmark.

För nu angivna situationer bör antalet debiterade felparkeringsavgifter och kontrollavgifter uppgå till högst fem stycken för samma överträdelse. Med de avgifter som uttas i slutet av år 1980 skulle detta innebära en total avgiftsbelastning på 300–500 kr. Härefter har sannolikt en vecka förflutit och om fordonet fortfarande står kvar kan ett beslut om flyttning av fordonet aktualiseras. Därvid torde 2 § första stycket 1. eller 2. lagen om flyttning av fordon i vissa fall ofta bli tillämplig för felaktigt uppställt fordon på gatumark. För motsvarande förhållanden på tomtmark har utredningen, som framgått av föregående avsnitt, föreslagit ändring av den s. k. flyttningslagen innebärande att felparkerat fordon får flyttas efter sju dagar.

6.9 Ekonomiska överväganden

Det presenterade lagförslaget om uttagande av kontrollavgift vid tomtmarksparkering beräknas inte få några stora ekonomiska konsekvenser. Parkeringsöverträdelser vid bostadsområden beivras vanligen genom polisanklagan och åtal för egenmäktigt förfarande, när områdena inte är

skyltade så att kontrollavgift kan uttas. Genom det nya lagförslaget är avsikten att alla dessa överträdelser i första hand skall beivras med kontrollavgift. Antalet brottmål rörande parkeringsöverträdelser på tomtmark kommer således att minska. Man får emellertid räkna med en viss ökning av målen om betalningsföreläggande. För dessa uttas tingsrättens kostnader genom ansökningsavgift och staten torde inte förlora något på omfördelningen. Införandet av ägaransvar även för den civilrättsligt bedrivna parkeringsverksamheten får å andra sidan antas motverka denna ökning och kan t. o. m. medföra att totala antalet mål om betalningsföreläggande rörande kontrollavgift minskar något.

I prop. 1980/81: 21 föreslås ändringar av felparkeringsavgiftslagen innehållande bl. a. att militära fordon samt fordon som är upptagna i vissa andra register skall omfattas av felparkeringsavgiftslagen. Tomtparkeringsutredningen föreslår att lagen om kontrollavgift blir tillämplig på fordon i samma register. I förarbetena till ovan nämnda proposition har inte angivits några kostnader för att anlita registren i fråga. Det är generaltullstyrelsen, trafik-säkerhetsverket och försvarets materielverk som är registerförare. Utredningen utgår ifrån att myndigheten kommer att ta upp frågan om avgift för tillgång till registren om det blir många förfrågningar och myndigheten inte anser sig kunna stå för kostnaderna.

På den privata sektorn är det främst biluthyrningsföretagen som drabbas av kostnader. I felparkeringsavgiftssystemet får företagen vid korttidsuthyrning betala felparkeringsavgifterna och sedan kräva hyresmännen. Om tomparkeringsutredningens förslag genomförs, kommer ägaransvar att gälla även för felparkering på tomtmark. Biluthyrningsföretagen får då kostnader för att ligga ute med de belopp som kontrollavgiften uppgår till och som hyresmannen inte betalar genast.

Särskilda svårigheter uppstår då hyresmannen är bosatt utomlands. Problemen är emellertid likartade för felparkering på gatumark och på tomtmark. Utredningen anser inte det finns skäl att på grund av ovanstående föreslå några särskilda bestämmelser för biluthyrningsföretagen med avseende på ägaransvaret.

7 Specialmotivering

7.1 Lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering

Utredningen har valt att behålla det nu vanliga uttrycket kontrollavgift, trots att sådan avgift i flera fall kan utgå även när det inte är fråga om avgiftsbelagd parkering och någon regelmässig kontroll inte sker. Uttrycket har ansetts mer talande än uttrycken extraavgift, tilläggsavgift eller liknande. Utredningen har inte velat använda begreppet felparkeringsavgift för att de båda avgiftssystemen inte skall förväxlas.

Den föreslagna lagen har gjorts så lik felparkeringsavgiftslagen som möjligt. De stora olikheter som ändå finns beror huvudsakligen på att felparkeringsavgiften är omedelbart indrivningsbar, medan kontrollavgiften kan utsökas först efter domstolsförfarande. I någon mån har lagen (1977: 67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik och bestämmelserna i trafikskadelagen (1975: 1410) om trafikförsäkringsavgift fått tjänstgöra som förebild.

1 §

Lagen ger alla markägare rätt att ta ut kontrollavgift oavsett om parkeringen är avgiftsbelagd eller ej. I efterföljande paragrafer uppsätts dock vissa krav för att markägaren skall kunna utöva denna rätt.

Om markägaren har givit någon annan i uppdrag att förvalta parkeringsplatsen, t. ex. ett kommunalt parkeringsbolag, tillkommer rätten att ta ut kontrollavgift förvaltaren om inget annat bestämts i avtalet dem emellan. Genom att förvaltarens rättigheter anges i lagen bör han normalt inte behöva för fordonsägaren eller inför domstol förete det avtal varigenom han erhållit uppdraget.

De fordonskategorier som kan bli föremål för kontrollavgift är desamma som kommer att bli föremål för felparkeringsavgift om regeringens proposition 1980/81: 21 med förslag till ändring i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift bifalls av riksdagen.

2 §

Rätten att ta ut kontrollavgift skall endast finnas om den som parkerar sitt fordon blivit upplyst om vilka villkor som gäller och om detta skett på ett sätt som är begripligt. Frågan om utmärkning av parkeringsförbud och parkeringsvillkor har behandlats i avsnitt 6.2.

3 §

Paragrafen utgår från gällande felparkeringsavgift inom kommunen. I de kommuner som tillämpar olika avgiftsbelopp beroende på överträdelsens art eller på överträdelsens lokalisering har kontrollavgiftens maximibelopp knutits till närmast liggande felparkeringsavgiftsbelopp. Se vidare avsnitt 6.3.

4 §

Eftersom kontrollavgiften uppgår till ett belopp som vanligtvis vida överstiger den förlorade parkeringsavgiften är det lämpligt att kontrollavgift får uttas endast en gång per 24-timmarsperiod. För att förhindra att obegränsat antal kontrollavgifter påförs den felparkerande har en gräns satts vid fem avgifter. Paragrafen motsvarar utredningens förslag till ändring av 5 § felparkeringsavgiftslagen. Se också avsnitt 6.8.

För förhållandena på tomtmark innebär paragrafen från markägarens

synpunkt en begränsning eftersom markägaren tidigare haft möjlighet — om det förbehållits på skylt — att ta ut ny kontrollavgift för varje påbörjat kalenderdygn. Den första nya kontrollavgiften har därvid teoretiskt kunnat krävas efter mycket kort tid.

5 §

Eftersom kontrollavgiften normalt uppgår till så högt belopp att den väl täcker utebliven parkeringsavgift för ett helt dygn, bör inte båda avgifterna kunna utkrävas. För tydlighets skull anges detta i en särskild paragraf.

6 §

Det finns situationer där krav på kontrollavgift inte bör vidhållas på grund av att den som parkerat fel har någon godtagbar ursäkt att framföra. Det kan t. ex. vara sådana situationer som att föraren blivit fördröjd eller förhindrad att hämta sitt fordon på grund av sjukdom eller olyckshändelse. Det behöver inte heller vara föraren själv som drabbats utan även en nära anhörig. Det finns många andra liknande situationer som dock är svåra att räkna upp. Möjligheten att enligt 36 § avtalslagen jämka oskäligt avtalsvillkor är inte tillräcklig, eftersom något verkligt avtal ofta inte kan anses föreligga. Efter mönster av bl. a. 2 § lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik bör i stället en särskild bestämmelse införas. Med hänsyn till att beloppen är tämligen små saknas anledning att införa möjlighet att jämka beloppet. Detta skulle kunna ge upphov till onödiga tvister. Föraren bör genom telefonsamtal eller annat meddelande försöka informera markägaren om det skedda. Vidare bör föraren försöka skaffa sig någon form av bevis för anledningen till att parkeringsvillkoren inte följts. Att uppvisa giltigt parkeringstillstånd i efterhand borde också kunna accepteras om tillståndet gäller för en längre tid och om underlåtenheten att på föreskrivet sätt lägga tillståndet väl synligt i fordonet inte upprepas alltför ofta. Här liksom i övriga fall bör markägaren pröva invändningen och acceptera en godtagbar förklaring.

Paragrafen skall också tillämpas av domstol men har placerats långt fram i lagförslaget för att markera att det bör vara markägarens goda omdöme som sällar bort de flesta ursäktliga fallen.

7 §

Efter mönster av felparkeringsavgiftslagen har ägaransvar införts även för parkeringsöverträdelser på tomtmark. En formell skillnad är dock att det klart sägs ut att även föraren är betalningsskyldig och att markägaren alltså i det civilrättsliga systemet kan kräva antingen föraren eller fordonsägaren, om detta inte är samma person. Liksom när det gäller felparkeringsavgiften bör fordonsägaren ha rätt att kräva åter av föraren vad han visar sig ha erlagt i kontrollavgift. Detta torde vara så självklart att någon särskild bestämmelse härom inte erfordras.

Fordonsägare är den som vid överträdelsen var registrerad som ägare i de fordonsregister som anges i 1 §. Lydelsen är densamma som i felparkeringsavgiftslagen.

I paragrafens sista stycke stadgas att förmyndaren ansvarar lika med underårig ägare för kontrollavgiften. Paragrafen hade viss motsvarighet i vägtrafikförordningen men denna togs bort i VTK. Då det har anförts problem med utfående av kontrollavgifter när ägaren är underårig har stadgandet återinförts för felparkeringsfall. Åtminstone när det gäller bilar krävs att förare fyllt 18 år. Vanligtvis är det en annan än den underårige ägaren som nyttjar fordonet. För detta bör förmyndaren ha ansvaret när det gäller att betala kontrollavgiften. Motsvarande stadgande skall enligt utredningens förslag införas för betalning av felparkeringsavgift.

8 §

Här anges inga formella krav på utbildning av övervakare. Kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad och utfärdande av parkeringsanmärkning samt utställande av krav på kontrollavgift (betalningsanmaning) kan göras av markägaren själv. Han kan emellertid överlåta denna syssla på anställd eller annan person under förutsättning att han givit denna parkeringsövervakare erforderliga instruktioner om gällande regler. Det är viktigt att den som parkerar iakttar parkeringsvillkoren men det är lika viktigt att den som övervakar ordningen och efterlevnaden av bestämmelserna är omdömesgill och ger dem som felparkerat en korrekt behandling.

Betalas inte kontrollavgiften efter det att betalningsanmaning lämnats till föraren eller fästs på fordonet vidtar ett förfarande som liknar det som inträder vid felparkering på gatumark. Det skickas således påminnelse om betalningsskyldigheten till den registrerade fordonsägaren. Om betalning ändå inte inflyter, skickas ett inkassokrav till ägaren. Detta krav skall uppfylla fordringarna på ett kravbrev enligt 5 § inkassolagen (1974: 182).

Vid varje påminnelse eller krav skall anges en viss skälig tid för betalning.

9 §

Som anförts i avsnitt 6.6 föreslår utredningen inte att kontrollavgifterna skall såsom felparkeringsavgifterna vara direkt indrivningsbara. Fortfarande skall ett domstolsförfarande föregå kronofogdemyndighetens verkställighetsåtgärder. Med tanke på de små belopp det är fråga om och kontrollavgifternas karaktär av massären den bör domstolsförfarandet vara så enkelt som möjligt. I denna paragraf upptas därför en bestämmelse om att alla mål med yrkande om kontrollavgift skall börja med ansökan om betalningsföreläggande. Denna skall inges senast ett år från den dag då felparkeringen ägde rum. Inkommer ansökan efter denna tidpunkt skall domstolen avvisa ansökan. Även i felparkeringsavgiftslagen finns en regel om ettårspreskription.

Regler om forum finns i 10 kap. rättegångsbalken (RB). I 10 kap. 10 § RB finns bestämmelser om s.k. allmänt fastighetsforum. Häri stadgas att i princip alla tvister om nyttjanderätt skall upptas av rätten i den ort där fastigheten är belägen. Paragrafen gäller dock inte arrende-, hyres- eller bostadsrättstvister. Arrendetvister prövas antingen av arrendenämnd eller fastighetsdomstol. Tvist om skyldighet att betala kontrollavgift ansågs tidigare av många domstolar som arrendetvist och handlades i fastighetsdomstol med dess kvalificerade sammansättning. Genom en lagändring som trädde i kraft den 1 mars 1978 tillades i 10 kap. 10 § RB en bestämmelse att tvist med anledning av tillfällig upplåtelse av nyttjanderätt till mark eller hus eller del av hus för uppställning av fordon inte skulle anses som arrende- eller hyrestvist. Detta innebär att tvist om kontrollavgift inte längre handläggs vid fastighetsdomstol utan vid den tingsrätt som är allmänt fastighetsforum.

Rätten att utta kontrollavgift enligt utredningens förslag förutsätter inte att ett avtal ingåtts. I de fall parkeringen verkligen sker efter en upplåtelse av nyttjanderätt skall tvisten upptas vid allmänt fastighetsforum enligt 10 kap. 10 § andra stycket RB. Om någon parkerar sitt fordon på en plats där parkering är förbjuden, kan man inte anse att någon tillfällig upplåtelse av nyttjanderätt till mark föreligger. Tvist om kontrollavgift torde i sådana fall kunna väckas vid domstolen i den ort där fastigheten är belägen med stöd av 10 kap. 11 § RB på grund av att skada eller annat intrång på fastigheten föreligger. Sistnämnda typ av tvist kan emellertid också upptas vid allmänt tvistemålsforum, dvs. rätten i den ort, där svaranden har sitt hemvist. Det synes emellertid lämpligast att domstolen i den ort där parkeringsplatsen är belägen handlägger alla mål om kontrollavgifter. Med hänsyn härtill och för undvikande av forumtvister bör markägaren alltid anhängiggöra talan om betalning av kontrollavgift vid domstolen på den ort där parkeringsplatsen finns.

I paragrafens andra stycke finns en bestämmelse om att verkställighetsåtgärd måste vidtas inom fem år från felparkeringen. Motsvarande bestämmelse finns i felparkeringsavgiftslagen.

10 §

Uttagande av kontrollavgift bör i fortsättningen vara den påföljd som först kommer i fråga vid överträdelse av parkeringsbestämmelser på tomtmark. Att som på gatumark avkriminalisera felparkering har emellertid inte varit möjligt då felparkering på tomtmark inte är något brott som klart definieras i någon författning. Beroende på omständigheterna kan felparkering på tomtmark åtalas antingen som egenmäktigt förfarande eller bedrägligt beteende. Eventuellt kan ytterligare brottsrubriceringar förekomma. För avkriminalisering hade man varit tvungen att i flera brottsbalksparagrafer göra undantag för beivrande av felparkering av fordon, vilket skulle vara omständligt och olämpligt. Till skillnad från felparkeringsav-

giftssystemet förutsätter således inte kontrollavgiftssystemet att överträdelsen inte är belagd med straff. I stället har ansträngningarna inriktats på att skydda föraren mot dubbel bestraffning så att kontrollavgift inte får uttas om straffrättslig påföljd kommer i fråga. Markägaren får således välja om han vill polisanmäla en felparkering eller utkräva kontrollavgift. Om det blir åtal eller strafföreläggande får han inte ta ut kontrollavgift. Har bilföraren eller bilägaren redan betalat kontrollavgift då åtal väcks eller strafföreläggande utfärdas skall den återbetalas till den som erlagt avgiften.

Lagens ikraftträdande

Enligt utredningens mening är det inte realistiskt att räkna med ett ikraftträdande före den 1 januari 1982.

7.2 Förordningen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering

1 §

Frågan om vad som i detta sammanhang skall anses som tomtmark har behandlats i avsnitt 6.2.

2 §

Se härom avsnitt 6.2 och 2 § lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering.

7.3 Lagen om ändring i lagen om felparkeringsavgift

4 §

Denna bestämmelse har motiverats i avsnitt 6.4. Jämför även 7 § tredje stycket lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering.

5 §

Bestämmelsen har utförligt motiverats i avsnitt 6.8. Jämför också 4 § lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering.

7.4 Lagen om ändring i lagen om flyttning av fordon i vissa fall

Dessa ändringar har motiverats i avsnitt 6.7.

7.5 Lagen om ändring i kommunalskattelagen

Felparkeringsavgiften är inte avdragsgill i den allmänna självdeklarationen. Enligt utredningens mening bör detsamma gälla kontrollavgiften.

Utredningens författningsförslag

1 Förslag till

Lag om kontrollavgift vid tomtmarksparkering

Härigenom föreskrivs följande.

1§ Markägare får under de förutsättningar som anges i denna lag ta ut avgift (kontrollavgift) när fordon

1. som är upptagna i bilregistret eller motsvarande utländska register,
2. som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller
3. som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller

interimslicens

har parkerats på tomtmark i strid mot förbud eller villkor som meddelats av markägaren.

Med markägare likställs den som på markägarens uppdrag förvaltar fastigheten.

Regeringen bestämmer vad som avses med tomtmark.

2§ Kontrollavgift får tas ut endast om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoren tydligt tillkännagivits genom skylt på platsen.

Regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyltningen.

3§ Kontrollavgift får uppgå till högst det belopp som utgör felparkeringsavgift inom kommunen.

Om felparkeringsavgiften uppgår till olika belopp beroende på överträdelsens art, får kontrollavgiften bestämmas till högst det belopp som uttas vid överträdelse av föreskrift om avgiftsbeläggning på gatumark. Saknas avgiftsbelagd parkering, får kontrollavgiften inte överstiga det lägsta felparkeringsavgiftsbelopp som tillämpas inom kommunen.

4§ Fortskrider den olovliga parkeringen får ny kontrollavgift uttas efter 24 timmar. Högst fem kontrollavgifter får uttas för samma olovliga parkering.

5§ Om kontrollavgift tas ut, får inte därjämte parkeringsavgift uttas för den tid kontrollavgiften avser.

6§ Kontrollavgift skall efterges om den olovliga parkeringen får anses ursäktlig med hänsyn till omständigheterna.

7§ Fordonets förare och ägare svarar solidariskt för betalning av kontrollavgiften. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet har frånhänts honom genom brott.

Med fordonets ägare avses den som när den olovliga parkeringen skedde var antecknad som fordonets ägare i register som avses i 1 § första stycket eller, i fråga om fordon som brukas med stöd av licens som anges i 1 § första stycket 3, licensinnehavaren.

Är ägaren underårig, svarar förmyndaren solidariskt med den underårige för betalning av kontrollavgiften.

8§ Vill markägaren utta kontrollavgift skall han själv eller genom personal, som erhållit därför lämpad utbildning, utställa betalningsanmaning, som överlämnas till fordonets förare eller ägare eller fästes på fordonet.

Betalas inte kontrollavgiften inom den i anmaningen angivna tiden, skall gäldenären påminnas om betalningsansvaret.

Betalas inte kontrollavgiften inom den i påminnelsen angivna tiden, skall skriftligt krav riktas mot gäldenären. I samband härmed skall anges viss skälig tid inom vilken gäldenären har att betala frivilligt eller anmäla att han har någon invändning mot kravet.

9§ Talan om utfående av kontrollavgift föres genom ansökan om betalningsföreläggande. Sådan ansökan skall göras inom ett år från den dag då den olovliga parkeringen skedde. Görs ansökan senare skall den avvisas.

Åtgärd för verkställighet av domstols dom eller beslut rörande kontrollavgift får inte vidtas senare än fem år från den dag då den olovliga parkeringen skedde.

10§ Väcks åtal eller utfärdas strafföreläggande för gärning som innefattar förfarande som kan föranleda kontrollavgift får sådan inte uttas. Har avgiften redan erlagts när åtal väcks eller strafföreläggande utfärdas skall den återbetalas.

Denna lag träder i kraft den

2 Förslag till

Förordning om kontrollavgift vid tomtmarksparkering

Härigenom föreskrivs följande.

1§ Med tomtmark enligt lagen (0000:000) om kontrollavgift vid tomtmarksparkering avses mark, som inte är väg, gata, torg eller annan allmän plats och inte heller omfattas av lokala trafikföreskrifter rörande stannande eller parkering.

2§ Trafiksäkerhetsverket meddelar föreskrifter om skyltningen av förbud mot eller villkor för tomtmarksparkering.

Denna förordning träder i kraft den

3 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 4 och 5 §§ lagen (1976:206) om felparkeringsavgift skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

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.

Är ägaren underårig, svarar förmyndaren solidariskt med den underårige för betalning av felparkeringsavgiften.

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.

Fortskrider överträdelsen får ny parkeringsanmärkning meddelas efter 24 timmar. Högst fem parkeringsanmärkningar får meddelas för samma överträdelse.

Denna lag träder i kraft den

4 Förslag till**Lag om ändring i lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall**

Härigenom föreskrivs att 2, 3, 6 och 8 §§ lagen (1967: 420) om flyttning av fordon i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*2 §¹

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,

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

4. under sju dagar i följd varit uppställt på mark, där lagen (0000:000) om kontrollavgift vid tomtmarksparkering är tillämplig, i strid mot förbud eller villkor som meddelats av markägaren.

¹ Senaste lydelse 1976: 207.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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 §²

Beslut om att flytta ett sådant fordon som avses i 2 § första stycket 1 kan meddelas och verkställas av polismyndigheten. I en kommun som svarar för trafikövervakning enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning får ett sådant beslut meddelas och verkställas även av en kommunal myndighet.

Beslut om att flytta ett sådant fordon som avses i 2 § första stycket 2 eller 3 kan meddelas av polismyndigheten, om vägförvaltningen eller en kommunal myndighet begär det. Det verkställs då av den som har begärt beslutet. Regeringen eller myndighet som regeringen utser får bestämma att vägförvaltningen eller en kommunal myndighet själv får besluta om sådana flyttningar.

Beslut om att flytta ett sådant fordon som avses i 2 § första stycket 4 kan på begäran av markägaren meddelas av polismyndighet eller av kommunal myndighet som själv äger besluta om flyttning enligt 2 § första stycket 3. Beslutet verkställs av den som meddelat beslutet eller – efter prövning av den beslutande myndigheten – av den som har begärt beslutet.

I flyttningsbeslutet skall det anges om fordonet är ett fordonsvrak.

6 §³

När beslut om flyttning meddelats, skall den myndighet som meddelat beslutet underrätta ägaren så snart det kan ske. I fråga om fordon som innehas med nyttjanderätt för bestämd tid om minst ett år skall även den som har upplåtit nyttjanderätten (uthyraren) underrättas.

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

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

² Senaste lydelse 1979: 563.

³ Senaste lydelse 1978: 450.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*8 §⁴

Ägare av fordon som flyttats enligt denna lag är skyldig ersätta kostnaden för flyttningen och övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger 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 verkställts av kommunal myndighet, av kommunen.

Kostnad, som ej uttages av ägaren, bäres av statsverket eller, om flyttningsbeslutet verkställts av kommunal myndighet, av kommunen. *Har flyttningen skett enligt 2 § första stycket 4, skall markägaren stå för kostnad, som inte kan uttas av fordonsägare.*

Denna lag träder i kraft den

⁴ Senaste lydelse 1976: 207.

5 Förslag till**Lag om ändring i kommunalskattelagen (1928: 370)**

Härigenom föreskrivs 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 (bruttointäkt) 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 pe-

Avdrag må *icke* ske för:
den skattskyldiges levnadskostnader och därtill hänförliga utgifter, däruti inbegripet vad skattskyldig utgivit såsom gåva eller såsom pe-

¹ Senaste lydelse 1979: 1146.

Nuvarande lydelse

riodiskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll;

värdet av arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförts av den skattskyldige själv eller andre maken eller av den skattskyldiges barn som ej fyllt 16 år;

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

svenska allmänna skatter;

kapitalavbetalning å skuld;

avgift enligt 8 kap. studiestöds-
lagen (1973: 349);

avgift enligt lagen (1972: 435) om
överlastavgift;

avgift enligt lagen (1976: 666)
om påföljder och ingripanden vid
olovligt byggande m. m.;

belopp, för vilket arbetsgivare är
ansvarig enligt 75 § uppbördslagen
(1953: 272);

avgift enligt lagen (1976: 206) om
felparkeringsavgift;

överförbrukningsavgift enligt
ransoneringslagen (1978: 268);

förlust, som är att hänföra till ka-
pitalförlust m. m.

(Se vidare anvisningarna.)

Föreslagen lydelse

riodiskt understöd eller därmed jämförlig periodisk utbetalning till person i sitt hushåll;

värdet av arbete, som i den skattskyldiges förvärvsverksamhet utförts av den skattskyldige själv eller andre maken eller av den skattskyldiges barn som ej fyllt 16 år;

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

svenska allmänna skatter;

kapitalavbetalning å skuld;

avgift enligt 8 kap. studiestöds-
lagen (1973: 349);

avgift enligt lagen (1972: 435) om
överlastavgift;

avgift enligt lagen (1976: 666) om
påföljder och ingripanden vid olov-
ligt byggande m. m.;

belopp, för vilket arbetsgivare är
ansvarig enligt 75 § uppbördslagen
(1953: 272);

avgift enligt lagen (1976: 206) om
felparkeringsavgift;

avgift enligt lagen (0000: 000) om
kontrollavgift vid tomtmarkspar-
kering;

överförbrukningsavgift enligt
ransoneringslagen (1978: 268);

förlust, som är att hänföra till ka-
pitalförlust m. m.

(Se vidare anvisningarna.)

Denna lag träder i kraft den

Sammanställning av remissyttranden

1 Tillämpningsområdet

Justitiekanslern: I 1 § första stycket sägs att markägaren får ta ut kontrollavgift. Därutöver äger enligt andra stycket den som på markägarens uppdrag förvaltar fastigheten, exempelvis kommunalt parkeringsbolag, ta ut sådan avgift. Bestämmelsens tillämpning synes således bli begränsad till syssломän, medan bl. a. arrendator av fastighet, tomträttsinnehavare och innehavare av parkeringsgarage i förhyrd byggnad skulle bli förhindrade att ta ut kontrollavgift. Några skäl för en sådan gränsdragning har inte redovisats. Rätt att ta ut kontrollavgift bör kunna tillerkännas varje förvaltare av parkeringsanläggning, oavsett om rättsgrunden för hans förvaltning är äganderätt, nyttjanderätt eller uppdrag.

Domstolsverket: Vad som framförts i betänkandet (s. 91–95) utgör inte något avgörande hinder mot att utvidga parkeringsavgiftslagens (lagen 1976: 206 om felparkeringsavgift) tillämpningsområde till att omfatta överträdelser på kommunal eller statlig mark. Kommunernas intressé av att tillgodogöra sig avgiften vid felparkering på egen mark bör inte tillåtas utgöra hinder häremot. Vinsterna med en sådan utvidgning skulle både för det allmänna och enskilda i stället bli betydande. Vad gäller mark som inte ägs av stat eller kommun delar domstolsverket utredningens mening att det nuvarande systemet med kontrollavgift måste accepteras i sak, men att detta bör lagregleras och att vissa olägenheter mellan systemen samtidigt bör utjämnas. I den omfattning som nu är i fråga tillstyrks utredningens förslag i huvudsak.

Datainspektionen: Datainspektionen finner det angeläget att klarhet skapas i en rad rättsliga frågor som uppmärksamrats. Även om detta sker genom att florán av författningstext ytterligare utökas torde det medföra minskat krångel. Inspektionen godtar den valda principlösningen men finner skäl till vissa påpekanden om enskildheter i förslaget.

Datainspektionen ifrågasätter om 1 § lagförslaget kan tillämpas på den vanliga situationen att mark upplåtits av markägare med nyttjanderätt och nyttjanderättshavaren i sin tur upplåter platser för parkering av fordon. Uttryckligt stadgande om likställdhet med markägare även för annan än uppdragstagare, t. ex. nyttjanderättshavare torde böra anges.

Datainspektionen vill framhålla att upplåtelse av plats för fordons uppställning torde kunna ske även på annan mark än stadsplanlagd tomtmark, exempelvis vid större idrottsevenemang etc. där parkeringsplatser tillfälligt upplåts mot avgift på mark där utomplansbestämmelser är tillämpliga. Det synes därför böra övervägas att undvika att den föreslagna lagens tillämplighetsområde inskränks till tomtmark.

Trafiksäkerhetsverket: Vad utredningen anfört rörande tillämpningsområdet av den föreslagna lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering delas i allt väsentligt av trafiksäkerhetsverket. För att åstadkomma bättre avgränsning mot de områden där systemet med felparkeringsavgift tillämpas anser verket det emellertid nödvändigt att tillämpningsområdet för lagen utformas klarare än utredningens förslag.

Bakgrunden härtill är att oavsett vilken lagstiftning som väljs som utgångspunkt för definitionen av tomtmark kommer i flertalet fall vissa delar av tomtmarken att utgöra väg i vägtrafikkungörelsens (1972: 603) (VTK) mening.

Begreppet tomtmark synes enklast kunna bestämmas om därmed avses all annan mark än sådan mark där stannande eller parkering av fordon endast får regleras genom LTF eller är reglerad genom sådan föreskrift. Enligt trafiksäkerhetsverkets uppfattning får lagen därigenom samma vidsträckta tillämpningsområde som utredningen avsett men samtidigt också en klarare avgränsning mot felparkeringsavgiftssystemet. En sådan definition synes också mer naturligt anknyta till vägtrafiklagstiftningen. I § i förslaget till förordning om kontrollavgift vid tomtmarksparkering föreslås därför få följande lydelse. "Med tomtmark enligt lagen (0000:000) om kontrollavgift vid tomtmarksparkering avses annan mark än mark där stannande eller parkering av fordon endast får regleras genom lokal trafikföreskrift eller är reglerad genom sådan föreskrift."

Verket är berett att meddela erforderliga regler för tillkännagivande av parkeringsvillkoren och delar utredningens uppfattning att vägmärken enligt VMF bör komma till användning.

Luftfartsverket: Utredningen har helt naturligt utgått från att parkering är ett tätortsproblem. För luftfartsverket, som driver och förvaltar de statliga civila flygplatserna, är emellertid förhållandena speciella i vissa avseenden. En flygplats ligger i regel helt utanför tätortsbebyggelse. De delar av flygplatsens område som är avsedda för den resande eller besökande allmänheten, dvs. området framför stationsbyggnaden, tillfartsvägar och lokala vägar m. m., är dock från trafiksynpunkt jämförbara med tätort. Luftfartsverket är, inte minst med hänsyn till internationella åtaganden, ansvarigt för att bilparkering finns och att avvecklingen av fordonstrafiken fungerar. Luftfartsverket svarar också för renhållning, snöröjning och annat underhåll inom området. Om något av detta inte fungerar träffar kritiken i första hand luftfartsverket. På grund härav bör det i vissa fall vara möjligt för verket att självt besluta om vissa trafikregleringar inte bara inom de särskilt iordninggjorda parkeringsområdena utan även beträffande vägar, av- och påstigningsplatser framför stationsbyggnaden etc.

Såsom utredningen framhåller bör begreppet väg – vid bestämmandet av begreppet tomtmark – inte definieras så snävt att möjligheten att använda kontrollavgiftssystemet på allmänt trafikerade delar av civilrättsligt disponerad mark utesluts.

Definitionen av vad som är tomtmark utanför stadsplanelagt område synes inte bli helt klar.

De flesta av luftfartsverkets flygplatser ligger utanför områden med fastställd plan. Allmän väg brukar då upphöra vid gränsen för luftfartsverkets område. Vägen fortsätter sedan som luftfartsverkets väg med angöring framför stationsbyggnad, vändplatser och anslutningsvägar till parkering, driftområdena o. d. Med anknytning till vad verket anfört ovan bör markinnehavaren ha möjlighet att föreskriva parkeringsvillkor på vägavsnitt i anslutning till exempelvis flygplatsens stationsbyggnad och att övervaka parkeringsvillkoren enligt kontrollavgiftssystemet. Av utredningens uttalande på s. 75 i betänkandet får luftfartsverket uppfattningen att detta inte blir möjligt. På grund härav anser luftfartsverket att begreppet tomtmark bör bestämmas så att även väg kan innefattas i begreppet tomtmark.

Byggnadsstyrelsen anför beträffande 1 § förordningen om kontrollavgift: Av de områden, som byggnadsstyrelsen upplåtit för parkering och där styrelsen tillämpar avtalssystemet finns vissa, exempelvis Skeppsholmen, vissa delar av Riddarholmen, universitetsområdena i Stockholm, Uppsala och Lund, som omfattar även vägar och andra allmänna platser. Övervakningen av dessa parkeringsplatser sker i samarbete med kommunerna som inom områdena handhar trafikövervakningen enligt gällande trafikföreskrifter.

Byggnadsstyrelsen vill framhålla nödvändigheten av att vid det fortsatta lagstiftningsarbetet möjlighet skapas att även fortsättningsvis vid parkering på statlig mark lämna utrymme för denna form av samordning mellan stat och kommun. Sådan samordning synes inte vara möjlig om paragrafen blir gällande lag.

Riksrevisionsverket: Parkeringsverksamhet bedrivs i viss utsträckning på tomtmark som innehas med nyttjanderätt eller tomträtt. 1 § andra stycket förslaget till lag om kontrollavgift bör förtydligas så att också arrendator och tomträttshavare likställs med markägare.

Riksskatteverket har ingen erinran mot att förslaget leder till lagstiftning. Verket ifrågasätter dock om den i 1 § förslaget till lag om kontrollavgift intagna delegationen till regeringen står i överensstämmelse med 8 kap. 2 § regeringsformen. Verket föreslår att 1 § förslaget till förordning om kontrollavgift vid tomtmarksparkering inarbetas i förslaget till lag om kontrollavgift vid tomtmarksparkering.

Göteborgs Stads Parkerings AB: Inledningsvis vill vi uttrycka vår tillfredsställelse över utredningens förslag till lag om kontrollavgift vid tomtmarksparkering, vilken lag i hög grad kommer att underlätta beivrandet av parkeringsöverträdelser på tomtmark utan att kravet på rättssäkerhet eftersätts. Det föreslagna systemet innebär dessutom att vissa omotiverade och för bilisten svårförståeliga skillnader mellan tomtmarks- och gatu- marksparkering undanröjs. Ett genomförande av förslaget är angeläget och lagen bör med vissa justeringar träda i kraft snarast.

Bolaget har i huvudsak inget att erinra mot utredningens lagförslag men vill framföra följande synpunkter på vissa bestämmelser i förslaget.

Vi anser att kretsen av rättsinnehavare i 1 § som skall jämföras med markägare bör — utöver den som på markägarens uppdrag förvaltar fastigheten — utökas med den som innehar fastighet med tomträtt, nyttjanderätt eller som på annan grund disponerar marken.

Vad beträffar tillämpningsområdet för den föreslagna lagen delar vi helt utredningens uppfattning att man vid bestämmandet av begreppet tomtmark skall utgå från byggnadslagstiftningen. Då begreppet väg i vägtrafikungörelsens mening är så vidsträckt att även tomtmark i vissa fall kan räknas dit, anser vi dock att den föreslagna definitionen av tomtmark i 1 § förordningen om kontrollavgift inte innebär en klar och otvetydig avgränsning mot sådana områden som uteslutande kan vara föremål för offentligrättslig parkeringsreglering. För att enligt vår uppfattning skapa en vid tillämpningen enklare och klarare gräns mot systemet med felparkeringsavgift vill vi därför föreslå att begreppet tomtmark i förordningen i stället definieras så att därmed avses annan mark än sådan där stannande eller parkering av fordon kan regleras endast genom lokala trafikföreskrifter eller sådan mark som är reglerad av lokal trafikföreskrift.

I anslutning till utredningsförslaget vill vi därför föreslå att det i kommande lag om kontrollavgift för tomtmarksparkering införs en bestämmelse, att parkeringstillstånd för handikappade skall gälla på mark, där lagen är tillämplig.

Stockholms kommuns parkerings AB: Utredningen pekar särskilt på att mark som är angiven som specialområde, t. ex. hamnområden, sjukhusområden, järnvägsområden bör räknas som tomtmark och därmed drivas i civilrättslig ordning. Enligt parkeringsbolagets uppfattning bör motsvarande gälla markområden som ej ianspråktagits eller som ej används för sitt i stadsplan angivna ändamål. Parkeringsbolaget får i övrigt tillstyrka den föreslagna avgränsningen.

När det gäller områden utanför stadsplanelagt område bör enligt utredningen vägar och allmänna områden som är direkt avsedda och upplåtna för den rörliga trafiken uteslutande vara föremål för offentligrättslig parkering. Det fordras emellertid ytterligare klarläggande i detta avseende eftersom besvärliga gränsdragningsproblem kan uppkomma. Inom exempelvis ett större grönområde kan ingå system av småvägar för den rörliga trafiken. Här bör enligt bolagets uppfattning sådana vägar integreras i tomtmarksbegreppet.

1 § lagförslaget stadgar vidare om markägares möjligheter att ta ut kontrollavgift när fordon parkerats i strid mot förbud eller villkor som meddelats av markägaren. Med markägare bör enligt bolagets uppfattning likställas sådan som innehar fastighet med tomträtt, nyttjanderätt eller som på annan grund stadigvarande förfogar över marken ävensom annan som på markägares uppdrag förvaltar fastigheten.

2 § lagförslaget innehåller bestämmelser om skyltning. Parkeringsbolaget har under utredningens gång haft tillfälle att framföra synpunkter bl. a. vad avser den i dag krångliga och varierande skyltningen vid den civilrättsliga parkeringen. Bolaget har därvid framfört förslag till en radikal förenkling av hela skyltsystemet, såtillvida att man i stort sett anpassar sig till den skyltning som gäller för gatuparkering. Bolaget föreslår att det utformas en tomtparkeringsskylt som är lika för hela landet. Det bör ankomma på trafiksäkerhetsverket att meddela föreskrifter om sådan skyltning.

Handels- & juristinkasso AB: Det är med tillfredsställelse vi tagit del av utredningens lagförslag som innebär stora fördelar jämfört med nu rådande system, inte bara för markägare utan även för fordonsägare/förare genom att utredningen inriktar sig på att söka utjämna olikheterna mellan påföljd vid felparkering på gatumark och felparkering på tomtmark.

Nu använda avtalsskyltar (skyltar med parkeringsvillkor) innehåller ofta så mycket text att en fordonsförare inte har möjlighet att ta del härav förrän fordonet parkerats. En för hela landet enhetlig enklare skyltning med hänvisning till av regeringen eller av annan myndighet meddelade bestämmelser för tomtmarksparkering är därför önskvärd. Med hänsyn till de dryga kostnader som uppkommer för nyanskaffning av skyltar bör nuvarande skyltning få gälla under viss övergångstid.

Kungl. Automobil Klubben (KAK): Såsom utredningen uttalat måste skillnaderna i de nuvarande parkeringssystemen för gatumark respektive tomtmark te sig svårförståeliga för allmänheten. Det hade varit angeläget om man – trots de principiella invändningar som kan göras – hade kunnat skapa än mer enhetliga och förenklade regler för all felparkering än vad utredningen föreslagit.

Motorförarnas Helynkyterhetsförbund (MHF): MHF anser det inte nödvändigt att samma rättsregler gäller för all parkering och har därmed en annan uppfattning än utredningen i den grundläggande principfrågan.

Utredningen säger sig acceptera det nuvarande systemet, men vill lagreglera detta. Syftet anges vara att utjämna olikheter mellan påföljderna vid felparkering på gatumark och felparkering på tomtmark. MHF hyser betänkligheter mot detta synsätt, eftersom de hårda påföljderna vid felparkering på gatumark blir vägledande också för felparkering på tomtmark, trots att sådan parkering ytterst sällan torde beröra trafiksäkerhet och framkomlighet. Mot denna mening kan invändas att parkeringsreglerna kan variera även om påföljderna vid felparkering harmonieras. Häremot vill MHF anföra att vare sig politikerna eller kommunala myndigheter visat någon större förståelse för behov av olika regler för olika typer av parkering. Utredningens förslag rörande utjämning av olikheter mellan påföljderna vid parkering på å ena sidan gatumark och å andra sidan tomtmark, får sannolikt till följd omotiverad skärpning av felparkeringsreglerna på tomtmark.

MHF avstyrker således själva grundtanken i utredningens förslag, näm-

ligen att utjämna olikheter mellan påföljderna vid felparkering på gatumark och tomtmark.

Svenska kommunförbundet framhåller att utredningens förslag bör genomföras snarast och anför: Mot bakgrund av att fordonsparkeringen tenderar att överföras från gatumark till tomtmark delar förbundet den uppfattning som anförs i direktiven till utredningen, dvs. att det är önskvärt att nuvarande relativt oklara regler ges en tydligare utformning, bl. a. vad gäller frågan om ansvar för olovlig uppställning. Det torde därvid vara lämpligt att så långt möjligt skapa enhetlighet med bestämmelserna för gatumarksparkeringar. Förbundet finner att utredningens förslag på väsentliga punkter tillgodoser ovannämnda önskemål.

Vissa problem kan tänkas vid tillämpningen särskilt vad gäller äldre ofullständiga stadsplaner men förbundet tillstyrker i princip förslaget till avgränsning mellan gatumark och tomtmark. Förbundet är dock kritiskt till utredningens definition av tomtmark som den anges i förslaget till förordning om kontrollavgift vid tomtparkering. Ordet "väg" används här i en annan betydelse än i vägtrafikkungörelsen vilket resulterar i att det i lagstiftningen om parkering ges två olika vägbegrepp. Detta kan knappast vara ägnat att skapa klarhet.

Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO): Begreppet "markägare" bör i lagen anges att omfatta även tomträttshavare, arrendatorer eller den som på annan grund stadigvarande förfogar över marken. Tanken bakom att begreppet bör utvidgas är att det kan ifrågasättas om t. ex. en bostads- eller anläggningsarrendator har rätt att enligt denna lag ta ut kontrollavgift.

Sveriges domareförbund: Att, såsom i förslaget, använda begreppet mark är inte tillfredsställande eftersom lagen avses skola tillämpas även i fråga om parkering i byggnad. Vad angår begreppet tomtmark anser förbundet det vara olämpligt att i en speciallagstiftning uppställa en definition som avviker från begreppets vanliga innebörd. Förbundet vill dessutom ifrågasätta om begreppet tomtmark i förslaget fått en avgränsning som är tillräckligt klar och enkel. Möjligen skulle man här i stället kunna mera direkt anknyta till tillämpningsområdet för lagen om felparkeringsavgift.

Enligt förbundets mening bör tillämpningsområdet anges i lagen. Också praktiska skäl talar för en sådan lösning.

Begreppet markägare är inte tillräckligt omfattande, eftersom tydligen även ägare av byggnad samt den som arrenderar mark eller byggnad för att upplåta parkeringsplatser avses skola omfattas av lagen. Dessa kan inte betecknas som förvaltare. Sistnämnda begrepp är oklart och bör utmönstras ur lagen.

Utredningen synes mena att endast i fall då parkeringsförbud eller villkor skyltats på det sätt som trafiksäkerhetsverket föreskriver får det föreslagna kontrollavgiftssystemet tillämpas. Detta synes vara en olämplig anordning. Det viktiga är att förbudet eller villkoren "tydligt tillkännagi-

vits". Däremot bör trafiksäkerhetsverket utfärda rekommendationer rörande skyltning och om det är lämpligt tillåta användning av vägmärken.

Sveriges Fastighetsägareförbund: I brist på lagstiftning har det länge rått viss osäkerhet hur otillåten parkering på tomtmark skall behandlas ur rättslig synpunkt. Förbundet hälsar därför med tillfredsställelse att förslaget öppnar möjlighet för markägare att uttaga kontrollavgift när fordon parkerats på tomtmark i strid mot förbud eller meddelat villkor. Förslaget synes i huvudsak vara genomarbetat och klarläggande. I vissa hänseenden kan dock ifrågasättas om inte andra lösningar än som föreslagits borde väljas.

2 Kontrollavgifterna

Justitiekanslern: I 6 § förslaget till lag om kontrollavgift används det föga upplysande uttrycket att kontrollavgift skall efterges om den olovliga parkeringen får anses ursäktlig "med hänsyn till omständigheterna". Lagtexten bör lämpligtvis innehålla exempel såsom fallet är i 2 § lagen (1977: 67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik. Klara motivuttalanden synes i allt fall vara på sin plats för att förhindra stora differenser vid tolkningen av bestämmelsen mellan olika "markägare".

Rikspolisstyrelsen: 6 § förslaget till lag om kontrollavgift synes ge utrymme för olika bedömning av begreppet "ursäktlig med hänsyn till omständigheterna". Då det får förutsättas att lagen kommer att tillämpas i inte ringa omfattning bör samma villkor för eftergift av betalningsskyldighet gälla vid parkering på tomtmark som gäller enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

Datainspektionen: I 6 § utredningens förslag till lagtext sägs att kontrollavgift skall efterges om den olovliga parkeringen får anses ursäktlig med hänsyn till omständigheterna. Bestämmelsen, som i och för sig är angelägen om statsmakterna tillhandahåller en lagreglering enligt förslaget, torde medföra tillämpningssvårigheter och ett stort antal tvister om innebörden av "ursäktlig", särskilt som de i specialmotiveringen anförda exemplen kanske inte är helt genomarbetade.

Luftfartsverket: Utredningen föreslår att kontrollavgift och parkeringsavgift inte skall få tas ut samtidigt. Regeln kan vara befogad när överträdelsen består i parkering utöver den tid för vilken föreskriven parkeringsavgift erlagts. En överträdelse och debitering av kontrollavgift kan emellertid avse annat villkor än avgiftserläggandet. Bilisten kan ha överträtt ett villkor, t. ex. att parkering får ske endast i markerad ruta eller att obehöriga fordon inte får parkeras på uthyrd plats eller på handikapplats. Luftfartsverket anser inte att det är stötande om ägaren eller föraren i sådana fall får betala både parkeringsavgift och kontrollavgift.

Skulle den föreslagna regeln införas, måste uttagandet av kontrollavgift

för ordningsöverträdelser av nämnda slag upphöra – något som luftfartsverket anser vara otänkbart – eller får man räkna med en opraktisk och tidskrävande handläggning för återbetalning, reducering e. d. av erlagda eller krävda avgifter.

Det medges att det kan finnas situationer då kravet på kontrollavgift bör efterges. Mot bakgrund av den erfarenhet luftfartsverket har avstyrker emellertid verket att en uttrycklig regel införs om skyldighet att efterge kontrollavgift i vissa fall. Regeln skulle ge upphov till onödiga invändningar och tvister om dess egentliga tillämplighet. Kontrollavgiftens förhållandevis ringa storlek motiverar knappast det merarbete i form av utredning, skriftväxling etc. som skulle bli följden. Även utan den föreslagna regeln kommer luftfartsverket, liksom hittills, att avskriva krav på kontrollavgift när särskilda omständigheter föreligger.

Förslaget om en koppling mellan kontrollavgiftens storlek och den i kommunen gällande felparkeringsavgiften kommer att medföra vissa praktiska olägenheter för luftfartsverket som har verksamhet på många platser i landet.

Byggnadsstyrelsen: Byggnadsstyrelsen förutsätter att stadgandet i 5 § kontrollavgiftslagen avser att förhindra att den som vid kontroll befunnits inte ha erlagt parkeringsavgift blir ålagd att utöver kontrollavgift betala den obetalda parkeringsavgiften. Det är dock vanligt att den, som ostridigt betalt parkeringsavgiften, på annat sätt brutit mot de anvisningar som enligt skyltning gäller för parkering, exempelvis genom att placera fordonet på felaktigt sätt, och därför debiteras kontrollavgift. Formuleringen i 5 § kan ge intrycket att denne i så fall skulle vara berättigad att återfå parkeringsavgiften i samband med uttagande av kontrollavgift. Byggnadsstyrelsen föreslår att paragrafen förtydligas så att det klart framgår att, om kontrollavgift tas ut, parkeringsavgift inte får tas ut i efterhand.

Byggnadsstyrelsen återopar uttalanden i Svensk juristtidning 1980 s. 43 och 45 och anför att enligt rättstillämpningen ges vid gatumarksparkering ett mycket obetydligt utrymme för möjligheten att efterge felparkeringsavgift om felparkering är ursäktlig. I de fall där inte markägaren genom felaktigheter eller oklarheter i skyltning eller anvisningar vållat att kontrollavgiften uttagits, bör det därför enligt byggnadsstyrelsens mening inte vara någon tvekan om att även "ursäktliga" misstag ådrar den felparkerande skyldighet att erlagga kontrollavgift.

Byggnadsstyrelsen avskriver i sin parkeringsverksamhet regelmässigt krav på kontrollavgifter där exempelvis skyltning kunnat missförstås eller där det på grund av omständigheterna skulle vara orimligt att vidhålla kravet. En regel innebärande skyldighet att avskriva ärenden om parkeringen "får anses ursäktlig" står alltså i strid mot gällande praxis vid felparkering på tomtmark och skulle leda till stor osäkerhet om hur överträdelser av parkeringsanvisningarna skall behandlas. Under återopande av vad som här anförts förordar byggnadsstyrelsen antingen att 6 § utgår ur

lagförslaget eller att en stark begränsning sker av ursäktlighet vad gäller olovlig parkering. Byggnadsstyrelsen får i sammanhanget erinra om att enligt 1 § markägaren äger fastställa villkoren för parkeringen. Han har alltså möjlighet att i omstridda fall avskryva krav på kontrollavgift utan tvingande lagregel.

Riksrevisionsverket (RRV): RRV tillstyrker regeln om kommunal anpassning av kontrollavgifterna. Den kan dock i undantagsfall komma att hindra statliga verk och myndigheter från att tillämpa en enhetlig avgiftsättning för hela riket.

Regeln i 6 § kontrollavgiftslagen överlämnar ytterst åt rättspraxis att förse den med ett mera konkret innehåll. Betänkandet innehåller emellertid viss exemplifiering till vägledning för regelns tillämpning. Härtill vill RRV göra följande kommentar. Kontrollavgiften skall ha en preventiv funktion. En person som kvarlämnat sitt fordon på grund av omständigheter varöver han inte kunnat råda påverkas inte av kontrollavgiften. Det kan i sådana fall vara rimligt att kontrollavgiften efterges. Samtidigt får man emellertid inte bortse från den kommersiella natur som parkeringsverksamhet på tomtmark i allmänhet har. Det är långt ifrån självklart att ett fordon, som inte kunnat avhämtas i tid av skäl som nu är i fråga, skall få stå gratis på parkeringsplatsen till dess att hindret för avhämtande upphört. En eftergift av kontrollavgift bör i sådant fall kunna göras under förutsättning att trafikanten i stället betalar vanlig parkeringsavgift för den tid fordonet stått uppställt på parkeringsplatsen. RRV uppfattar inte den föreslagna lagstiftningen som ett hinder mot ett sådant förfarande.

Göteborgs Stads Parkerings AB: Vi delar utredningens förslag till en koppling mellan kontrollavgiftens storlek och gällande felparkeringsavgift men ställer oss tveksamma till berörda begränsning av kontrollavgiften. Av både praktiska och principiella skäl vill vi därför förorda att inom kommun som tillämpar differentierade belopp i felparkeringsavgift bör markägaren själv få bestämma kontrollavgiftens storlek inom ramen för det belopp som kommunen bestämt för motsvarande överträdelse på gatu- mark. En sådan bestämmelse bör enligt vår uppfattning te sig rimlig för bilisten och skapa tillräckliga garantier för att kontrollavgifter ej tas ut med för höga belopp.

Vi förutsätter att den föreslagna bestämmelsen i 5 § kontrollavgiftslagen avser att förhindra att den som påförts kontrollavgift dessutom åläggs att i efterhand betala parkeringsavgift för den tid som kontrollavgiften omfattar. För undvikande av onödiga tvister bör enligt vår bedömning paragrafen förtydligas och utformas så att det klart framgår dels att om kontrollavgift tas ut, får inte parkeringsavgift uttas i efterhand och dels att erlagd parkeringsavgift inte återbetalas. Det senare med tanke på de fall, då en felparkerare ostridigt erlagt föreskriven parkeringsavgift men överträtt någon annan meddelad parkeringsbestämmelse, t. ex. genom att parkera fordonet utanför markerad bilplats.

Även 2 § lagen (1977:67) om tilläggsavgift i kollektiv persontrafik i princip har fått utgöra förebild för 6 § kontrollavgiftslagen anser vi oss inte kunna godta den föreslagna formuleringen. Vi är väl medvetna om att det inte låter sig göra att i lagtexten beskriva alla de situationer där det vore obilligt att vidhålla krav på betalningsansvar för kontrollavgift. Paragrafens lydelse torde dock enligt vår bedömning medföra stora tillämpnings-svårigheter och därmed ge upphov till onödiga tvister. Som jämförelse kan nämnas att det är ytterligt stränga krav som i rättspraxis hävdats för att ge ansvarsfrihet för parkeringsföreseelser vid tillämpning av lagen om felparkeringsavgift. Vi vill dock framhålla att vi ansluter oss till att en särskild bestämmelse införs som i likhet med nu rådande system ger utrymme för en skälighetsprövning i det enskilda fallet. Vi vill därför föreslå en regel av innebörd att kontrollavgift kan efterges om det med hänsyn till omständigheterna föreligger synnerliga skäl för den olovliga parkeringen.

Stockholms kommuns parkerings AB: Eftersom det i det civilrättsliga systemet kan ingå sådana områden som inte är avgiftsbelagda parkeringsplatser – grönområden, gångvägar, terminaler, handikapplatser etc. – bör enligt bolagets uppfattning kontrollavgiften kunna tas ut med olika belopp för att få överensstämmelse med den övriga parkeringspolitiken. Markägaren bör således ha rätt att tillämpa motsvarande belopp som kommunen fastställt vid liknande överträdelse.

6 § behandlar frågan om avskrivning eller eftergift av kontrollavgift. Ordet ursäktlig används här som skäl för att avskriva en kontrollavgift. Denna formulering kan befaras föranleda besvärliga tolkningsfrågor vid en rättsprocess. Bolaget föreslår i stället följande formulering: "Kontrollavgiften kan efterges om synnerliga skäl förebringas", vilken formulering överensstämmer med vad som nyttjas i andra likartade sammanhang.

Handels- & juristinkasso AB: I 6 § lagförslaget ges alltför stort utrymme för godtycke och formuleringen kan bli en källa till helt onödiga tvister. Ändring föreslås till: "Kontrollavgift kan efterges eller jämkas om synnerliga skäl föreligger för den felaktiga parkeringen. Invändning mot avgiften bör då framställas innan ansökan med yrkande om betalning för kontrollavgiften ingivits till domstol."

Svenska kommunförbundet: I förslaget till lag om kontrollavgift anges i 6 § att "kontrollavgift skall efterges om den olovliga parkeringen får anses ursäktlig med hänsyn till omständigheterna". En bestämmelse av detta slag bör ingå men förbundet anser att formuleringen kan ge upphov till missförstånd beträffande möjligheterna till eftergift. Det ankommer givetvis på respektive markägare att om så önskas tillämpa "mildare" principer vad gäller eftergift än de som angivits i utredningen. Med hänsyn till att bestämmelsen i utredningen uppges vara tillämplig endast vid nödsituationer o. d. där det vore obilligt att ta ut avgift anser förbundet att det kan vara lämpligt att välja ett uttryck som används i andra författningar för att ange liknande situationer, exempelvis att "synnerliga skäl" skall föreligga.

Förbundet anser att även kontrollavgift skall kunna uttas med olika belopp beroende på var uppställning sker. Vissa kommuner har nämligen parkeringsplatser för rörelsehindrade på tomtmark och i den mån högre felparkeringsavgift uttas vad gäller sådan parkeringsplats på gatumark är det önskvärt att motsvarande belopp även kan uttas vid överträdelse av samma art på tomtmark. Det bör krävas att utmärkning av reserverad plats för rörelsehindrade på tomtmark skall ske på motsvarande sätt som på gatumark.

Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO): Ordet "ursäktlig" i 6 § förslaget till lag om kontrollavgift är i juridiskt språkbruk ett oprövat uttryck och kan tolkas med mycket vida gränser. Vid eventuell domstolsprövning kommer parterna i stor utsträckning att tvista om parkeringen var ursäktlig eller ej. Förslagsvis bör lagtexten ha följande utformning: "Kontrollavgift kan efterges om synnerliga skäl föreligger med hänsyn till omständigheterna".

Sveriges domareförbund: På s. 81–82 i betänkandet behandlas frågan om vem av markägaren eller den som hyr en parkeringsplats som skall uppbära kontrollavgiften. Utredningens åsikt att övervakningen vinner i effektivitet, om markägaren övervakar även i detta fall, synes riktig. Men då uppstår ett speciellt problem som inte behandlas av utredningen. Som också sägs på s. 82 täcker kontrollavgiften väl både utebliven parkeringsavgift och skadestånd, vilket uttalande gäller för normalfallet. Men den skada som tillfogas den som hyr en parkeringsplats på ett bestämt ställe täcks inte på detta sätt. Frågor om hyresmannens rätt till skadestånd bör övervägas i det fortsatta arbetet med utredningens förslag.

I 6 § föreslås en regel om eftergift av kontrollavgift. Denna regel är betydligt liberalare än vad som gäller för felparkeringsavgift enligt en mycket sträng praxis (NJA 1975 s. 570 och SvJT 1980 s. 43 och 45). Förbundet anser att den föreslagna mer liberala regeln är riktig. Det bör dock klarare än vad utredningen gjort uttalas, att tillämpningen inte bör vara beroende enbart av om den olovliga parkeringen är ursäktlig med hänsyn till omständigheter som har avseende på den som är ansvarig. Hänsyn måste också få tas till ändamålet med parkeringsregleringen, så att en strängare syn kan göra sig gällande vid t.ex. brott mot ett parkeringsförbud som är betingat av framkomlighetsskäl än vid överträdelse av regler för t.ex. reserverad parkering. Vidare bör lagtexten ses över så att det klart framgår att regeln om eftergift är avsedd att tillämpas såväl av markägaren som av domstol. Ordet "efterges" bör ersättas med "ej utgå" e.d.

Förslaget att kontrollavgift ej skall vara avdragsgill enligt kommunalskattelagen är bristfälligt motiverat. Förbundet vill anmärka att de i 20 § kommunalskattelagen nu upptagna, jämförbara avgifterna samtliga är av offentligrättslig karaktär, medan kontrollavgiften är att anse som civilrättsligt skadestånd.

Sveriges Fastighetsägareförbund: Det är vanligt att förbundets medlemmar upplåter bilplatser på tomtmark främst till sina hyresgäster. I normalfallet kan det röra sig om 5–10 platser. Inte sällan inträffar det att obehöriga personer tar sådana platser i anspråk. Möjligheten att kunna utkräva kontrollavgift kommer enligt förbundets uppfattning att bli ett verksamt medel mot sådan otillåten parkering. Utredningen föreslår att avgiften skall tillfalla markägaren. Detta får anses naturligt bl. a. eftersom den som fått bilplatsen upplåten till sig och vilken tagits i anspråk av utomstående kan kräva nedsättning i den ersättning han skall erlagga till markägaren för sitt nyttjande. Vidare är det markägaren som har det administrativa besväret med anledning av den otillåtna parkeringen.

3 Ägaransvar

Justitiekanslern: Det förefaller tveksamt om de av utredningen redovisade skälen att införa en regel som ålägger förmyndaren betalningsskyldighet av kontrollavgift och felparkeringsavgift när fordonsägaren är underårig är tillräckligt starka.

Domstolsverket: En förmyndare kan normalt inte hindra en underårig som fyllt sexton år från att skaffa ett fordon eller från att låna ut det till någon annan än förmyndaren. Det kan därför inte komma i fråga att ålägga förmyndaren ett sådant ansvar som utredningen föreslår. I detta sammanhang bör även påpekas att i bilregistret registreras inte bara bilar utan även motorcyklar. För behörighet att föra motorcykel som inte anses som tung fordras en uppnådd ålder av endast 16 år. Detta innebär att enligt utredningens förslag kommer förmyndarens ansvar i vissa fall att omfatta även påförda parkeringsavgifter avseende felaktigt uppställda motorcyklar, som behörigen brukats av underårig. Utredningens förslag i denna del avstyrks således.

Datainspektionen: Utredningen föreslår i 7 § 3 st. lagförslaget för det fall ägare av fordon är underårig att förmyndare lika med ägaren skall ansvara för kontrollavgift. Syftet härmed är uppenbarligen att stävja missbruket att fordon registreras på underåriga. Datainspektionen vill här peka på – en säkert ej avsedd – följd av stadgandet, nämligen att den som *förordnats* som förmyndare för underårig blir personligen ansvarig för kontrollavgift då någon parkerat den underåriges fordon i strid mot förbud eller annat avtalsvillkor för parkeringen.

Trafiksäkerhetsverket: Om det nya andra stycket i 4 § lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift innebär att förmyndaren i förekommande fall skall antecknas i bilregistret ställer sig verket tveksamt till förslaget enär detta skulle medföra icke oväsentligt merarbete för verket.

Luftfartsverket: Mest betydelsefullt är att ägaransvar införs genom att ägaren och föraren blir solidariskt ansvariga för betalning av kontrollavgiften.

Byggnadsstyrelsen: Byggnadsstyrelsen som bedriver en omfattande parkeringsverksamhet anhöll i skrivelse 76-01-27 att regeringen måtte vidta sådana lagstiftningsåtgärder att generell skyldighet för registrerad ägare till bil skall föreligga i fråga om ansvar för avtal om parkering, oberoende av vem som fört bilen. Denna fråga är enligt byggnadsstyrelsens uppfattning löst på ett tillfredsställande sätt genom förslagets stadgande i dess 7§, enligt vilken fordonets ägare och förare skall solidariskt svara för betalning av kontrollavgifter.

Riksrevisionsverket tillstyrker ett ägaransvar i enlighet med utredningens förslag.

Biluthyrningsbranschens Riksförbund: Vi anser att det föreligger synnerliga skäl att undanta biluthyrningsbranschen från de föreslagna reglerna om strikt ägaransvar vid felparkering på tomtmark. Vår uppfattning baseras på följande grunder.

Biluthyrningsbranschen har mycket negativa erfarenheter av de problem som uppstått sedan parkeringsboten avkriminaliserades och felparkeringsavgift infördes. Följden har blivit att hyrbilskunderna i ökande utsträckning lärt sig att hyrbilsföretagen i allmänhet saknar tillräckliga resurser och kompetens för att driva in dessa avgifter. Följden synes bli att hyrbilskunder alltmer ignorerar gällande parkeringsbestämmelser.

Om utredningens förslag att genomföra strikt ägaransvar även för kontrollavgifter vid tomtmarksparkering skulle accepteras, då skulle de redan mycket stora problemen öka dramatiskt. Det kan därför inte vara rimligt att lägga brukarens ansvar på ägaren i de specialfall som korttidsuthyrning av bilar utgör.

Mot bakgrund av vad som framförts är det vår uppfattning att syftet med den föreslagna lagstiftningen, nämligen bättre efterlevnad av parkeringsbestämmelser utan att eftersätta kravet på rättssäkerhet, inte kan uppnås utan att registrerade korttidshyrbilar undantas från strikt ägaransvar i lagstiftningen.

Göteborgs Stads Parkerings AB: Vi vill starkt understryka vikten av att det även för tomtmarksparkering införs ett strikt ägaransvar för betalningsskyldighetens fullgörande. Enligt vår bedömning kan någon principiell invändning inte göras mot förslaget i denna del. Fordonsägaren kan ju rikta regresskrav mot den som verkligen fört bilen.

Biluthyrningsföretagen torde också vid korttidsuthyrning av fordon ha möjlighet att i hyresavtalet säkerställa sig för de ekonomiska konsekvenserna av hyresmännens felparkeringar.

Stockholms kommuns parkerings AB: Bolaget hälsar med tillfredsställelse att ett strikt ägaransvar införs även vad avser det civilrättsliga systemet.

Handels- & juristinkasso AB: Ägarens ansvar ävensom förmyndarens dito är för markägaren av mycket stor betydelse eftersom förarens identi-

tet praktiskt taget aldrig går att utröna. Flera domstolar har även under senare år uppmärksammat detta förhållande och i flera fall förpliktat fordonsägare att betala kontrollavgift när vederbörande inte kunnat eller velat uppge vem som disponerat fordonet vid tidpunkten för felparkeringen.

Vi tror inte att leasing- eller biluthyrningsföretagen får några större problem härvidlag. Vid långleasing erhålls ju numera från bilregistret uppgift om leasingtagarens namn och adress och denne avkrävs kontrollavgiften. Vid korttidsuthyrning har uthyrningsföretaget full täckning i sina hyresavtal för avgifter och kostnader som uppkommer i samband med brukandet av hyresfordonet. Ägaransvaret finns ju dessutom redan föreskrivet vad gäller offentligrättslig parkering.

Kungl. Automobil Klubben (KAK): För att systemet med kontrollavgift skall bli effektivt synes det nödvändigt att införa en bestämmelse om strikt ägaransvar. Emellertid bör ägaren ha möjlighet att slippa betalningsskyldighet då särskilda skäl kan åberopas därför. Ägaren kan t. ex. ha avhänt sig fordonet men den nye ägaren har ännu icke blivit uppförd som ägare i bilregistret. Det ter sig stötande om den gamle ägaren under sådana förhållanden skall bli betalningsskyldig.

Motorförarnas Helynykterhetsförbund (MHF): Rörande ägaransvaret har riksdagen tagit ställning till denna fråga i och med beslutet med anledning av proposition 1975/76: 106. Det finns enligt MHF:s mening anledning att ifrågasätta det rättvisa i rådande system. En person som visserligen står antecknad som ägare, men kan visa att han ej borde vara det, bör undgå ansvar. I praktiken kan viss fördröjning i äganderättsanmälningen ske. En sådan fördröjning kan med det nuvarande systemet, som också föreslås gälla tomtmark, leda till att ansvaret drabbat fel person.

Motormännens Riksförbund (M): M tillstyrker icke att man på sätt som föreslagits skall kunna göra fordonets ägare – solidariskt med föraren – ansvarig för betalning av kontrollavgiften. Även om utredningens förslag icke förutsätter att ett avtal ingåtts mellan markägaren och fordonsföraren/ägaren, synes det något svårt att komma ifrån att den parkeringsavgift, således ej kontrollavgift, som tages ut för parkeringen i botten baserar sig på en civilrättslig konstruktion. Om ägaren skall göras ansvarig för betalning av kontrollavgiften bör ägaren undgå sådant ansvar även i de fall då han kan göra sannolikt att annan person parkerat fordonet i strid med bestämmelserna.

När det gäller definitionen beträffande vem som skall anses såsom ägare bör ett tillägg göras såtillvida att den person som visserligen är antecknad såsom ägare i registret bör undgå ansvar om han kan visa att han rätteligen icke skulle ha varit antecknad såsom sådan ägare. Vad M närmast syftar på härvid är de fall då äganderätten fakto övergått ävensom rapporterats men ännu icke hunnit registreras hos vederbörande bilregister. Motsvarande ändringar bör enligt M:s mening införas i lagen om felparkeringsavgift.

Svenska kommunförbundet tillstyrker att fordonsägaren åläggs betalningsansvaret för kontrollavgifterna.

4 Övervakning

Domstolsverket: Utredningen föreslår att den personal som skall handha övervakningen skall ha "därför lämpad utbildning". Utredningen vill emellertid inte ange några krav på utbildningen. Domstolsverket anser att det inte är särskilt lämpligt att uppställa utbildningskrav utan att samtidigt ange eller i varje fall anvisa vari detta bör bestå.

Rikspolisstyrelsen anser att det bör ankomma på styrelsen att utfärda föreskrifter för den utbildning som avses i 8 § förslaget till lag om kontrollavgift.

Luftfartsverket: Respekten för parkeringsföreskrifter är helt beroende av den övervakningsinsats som görs. Av naturliga skäl har polisen och kommunen begränsade resurser för trafikövervakningen på avskilt belägna platser. Däremot torde markinnehavaren ha både bättre resurser och större intresse att sköta övervakningen. Luftfartsverket har erfarenhet av både det offentlighetsrättsliga parkeringssystemet som tillämpas på Arlanda flygplats och det civilrättsliga på Landvetters flygplats. Verket har funnit att det senare systemet med övervakning i egen regi är betydligt effektivare i ordningshänseende.

Stockholms kommuns parkerings AB: Parkeringsbolaget vill framhålla vikten av att övervakningen av den civilrättsliga parkeringen handhas av personer som fått en lämplig utbildning (§ 8). Det är här angeläget att övervakare bemöter allmänheten på ett korrekt och serviceinriktat sätt.

Kungl. Automobil Klubben (KAK): När det gäller övervakningen av parkering på tomtmark vill KAK understryka utredningens uttalande om vikten av att de personer som har ansvaret för övervakningen får erforderlig utbildning om gällande bestämmelser, m. m.

Svenska kommunförbundet: Utredningen framhåller vikten av att de personer som har ansvaret för övervakningen på parkeringsplatserna får erforderlig utbildning. Förbundet instämmer och vill betona att det inte minst med tanke på domstolsprövningen är nödvändigt att övervakningspersonalen får klara och tydliga instruktioner om gällande bestämmelser och fordonsägarnas rättigheter och skyldigheter.

Sveriges domareförbund: Det är viktigt – inte minst från rättssäkerhetssynpunkt – att kontrollen blir tillförlitlig. Detta är en förutsättning för en godtagbar bevisstandard i de tvistiga mål som förs till domstol. Utredningen synes ha uppmärksammat denna fråga alltför litet. Här kan det vara på sin plats att en myndighet, i likhet med rikspolisstyrelsen och polismyndigheten för kommunala trafikövervakare, utfärdar råd och anvisningar.

5 Inkasseringsförfarandet

Domstolsverket: Utredningen föreslår, trots vad som sagts i direktiven, att nuvarande förfarandet med inkassokrav och ansökan om betalningsföreläggande rörande kontrollavgift samt indrivning som enskilt mål hos kronofogdemyndigheten skall bibehållas.

Domstolsverket anser att utredningen har undervärderat de olägenheter som är förbundna med den nuvarande ordningen. Verket förordar i stället en reform som mera anknyter till uttalandena i direktiven. En sådan reform kan enligt domstolsverkets mening genomföras utan att väsentliga rättssäkerhetsintressen sätts åt sidan. De resurser som i dag tas i anspråk för att inkassera kontrollavgifter är avsevärda.

Årliga antalet mål om betalningsföreläggande som avser krav på kontrollavgifter kan uppskattas till 30–35 000.

Sett ur den enskildes synvinkel är det anmärkningsvärt att avsevärda kostnader för inkasseringsförfarandet skall träffa honom vid felparkering på tomtmark när inte detsamma gäller vid felparkering på gatumark.

Domstolsverket anser att starka skäl talar för att man närmare undersöker möjligheterna att i högre grad än f. n. göra det system som gäller för inkassering av felparkeringsavgift tillämpligt vid parkering på tomtmark.

Enklast vore att låta samtliga betalningsanmärkningar avseende överträdelse på tomtmark utgöra exekutionstitel enligt felparkeringsavgiftslagen och därmed handläggas som allmänt mål hos kronofogdemyndigheten. Domstolsverket delar emellertid utredningens uppfattning att det med hänsyn till grundläggande exekutionsrättsliga principer inte är möjligt att generellt genomföra en sådan ordning. En begränsad utvidgning synes vara att föredra. Närmast till hands att kunna omfattas av en sådan utvidgning är statligt och kommunalt ägd tomtmark. Sådan mark utgör den största andelen av den tomtmark som är aktuell i parkeringssammanhang. I den mån lokala trafikföreskrifter gäller för tomtmark kan stat och kommun i egenskap av markägare anlita det offentlighetsrättsliga systemet.

Utredningen föreslår att talan om utfående av kontrollavgift skall föras genom ansökan om betalningsföreläggande. Domstolsverket förutsätter att avsikten med detta inte varit att exklusivt reglera sättet att väcka talan om utfående av kontrollavgift utan att stämning alltså skall vara möjlig. Likaså torde det vara överflödigt att i 8 § 3 st. ta upp samma föreskrift som återfinns i 5 § 2 st. inkassolagen (1974: 182).

Datainspektionen: Den "vindrutelapp" varmed kontrollavgiften "faktureras" anger vanligen en så kort betalningstid som åtta dagar. Det stora flertalet bilägare är privatpersoner, vanligen löntagare. För att undvika onödiga betalningspåminnelser och inkassoärenden och i enlighet med konsumenträttslig praxis kan ifrågasättas om inte förfallotiden för fakturan borde bestämmas till en längre tid än den nämnda. Det bör i så fall anges i eventuell lag.

För den situation då betalning för en fordran inte influtit rättidigt och borgenär vill indriva fordringen gäller normalt inkassolagen (1974: 182). Genom den föreslagna formuleringen av 8 § 3 st., som upptar endast vissa delar av vad som gäller enligt inkassolagen, synes ha avsetts en parallell särreglering för indrivning av kontrollavgifter som ställer förfarandet formellt utanför inkassolagen. Därigenom skulle exempelvis den som indriver kontrollavgift inte ha skyldighet att iaktta god inkassosed och inte stå under datainspektionens tillsyn. Enligt datainspektionens mening bör i stället stycket ange att om kontrollavgift inte betalas inom den i påminnelsen angivna tiden, eventuella inkassoåtgärder avseende kontrollavgift skall ske med iakttagande av inkassolagens regler.

Även den föreslagna regleringen av "konkurrenssituationen" gentemot åtal/strafföreläggande å ena samt kontrollavgiftsbetalning å andra sidan föranleder vissa tveksamheter. Parkeringsplatsupplåtaren saknar möjlighet att få information om att åtal väckts/strafföreläggande utfärdats. Värre är att fordringsägaren kan utöva påtryckning i inkassoärendet om att i den mån kontrollavgiften inte erläggs, kommer åtalsanmälan att göras. Rimligare vore att fordringsägaren ålades att hålla sig till kontrollavgiftsrutinen om han inlett sådan.

Luftfartsverket: I och för sig bör markinnehavaren kunna ansöka om stämning, om det står klart att yrkandet kommer att bestridas.

Byggnadsstyrelsen: För byggnadsstyrelsens del är den i 9 § förslaget till lag om kontrollavgift föreslagna preskriptionen om ett år alltför snävt tilltagen.

Byggnadsstyrelsen föreslår att preskriptionsåret beräknas från den dag då parkeringen skedde eller, om ärendet prövats av regering eller anmälts till JO eller JK, från dagen då ärendet där slutligt avgjorts.

Riksrevisionsverket (RRV): I undantagsfall står det redan från början klart att rättegång om kontrollavgift inte kan undvikas. Att igångsätta förfarandet som mål om betalningsföreläggande framstår i ett sådant fall som en ren överloppsåtgärd. RRV anser inte att lagstiftningen bör förhindra direkt stämning i fall där ett sådant förfarande är sakligt motiverat.

Föreningen Sveriges kronofogdar: De skillnader som föreligger i fråga om indrivning av avgifter på grund av olovlig tomparkering och felparkering på gatumark förelås bestå i stort sett oförändrade och därmed också de olägenheter som f. n. är förenade med nuvarande ordning. Skillnaderna torde inte kunna utsuddas med mindre än att också kontrollavgifterna handläggs som allmänna mål.

Utvecklingen under senare år tvingar fram frågan om alla enskilda fordringar verkligen förtjänar att bli handlagda av kronofogdemyndighet. Frågan inställer sig alltså om lagstiftaren bör överväga att begränsa möjligheterna för enskild fordringsägare att alltid erhålla exekutionstitel för småbelopp. En begränsning i möjligheten att få exekutionstitel finner man f. ö. på annat exekutionsrättsligt område, nämligen konsumentkreditlagen (18 § 2 st.).

Kostnaden för åstadkommande av exekutionstitel och den därefter följande verkställigheten bör enligt föreningens mening stå i rimlig proportion till vad saken är värd. En begränsning i möjligheten att få exekutionstitel skulle – såvitt nu är i fråga – tvinga markägare eller motsvarande att se över sina rutiner för att minska "självrisk" (risken för uteblivna betalningar) i verksamheten. I lagtexten kan lämpligen pekats ut under vilka förutsättningar betalningsföreläggande kan meddelas, t. ex. när fråga är om upprepade försummelser, när framkomligheten försvårats eller när överträdelsen avsett lång tid.

Göteborgs Stads Parkerings AB: Enligt nu gällande kravrutiner anges i påminnelse om betalningsskyldighet inte någon ny tidsfrist för en gäldenär att frivilligt betala sin skuld. Vi vill på grund härav föreslå följande ändring av 8 § tredje stycket förslaget till lag om kontrollavgift: "Betalas inte kontrollavgiften efter påminnelse som avses i andra stycket, skall skriftligt krav enligt 5 § inkassolagen (1974: 182) riktas mot gäldenären."

Stockholms kommuns parkerings AB: När det gäller själva indrivningen av kontrollavgifterna delar bolaget utredningens uppfattning att bibehålla nuvarande inkassosystem. Detta fungerar väl och medger att felparkerare kan erhålla en rättslig prövning av sitt ärende. Däremot anser bolaget att den i § 9 föreslagna ettåriga preskriptionstiden för ansökan om betalningsföreläggande är för snävt tilltagen.

Handels- & juristinkasso AB: Inkassering och uppföljning av ärenden rörande kontrollavgifter har förekommit i vår verksamhet sedan 1973.

Enligt nu gällande föreskrifter meddelade av datainspektionen skall en betalningspåminnelse endast innehålla påminnelse om en till betalning förfallen fordran och någon ny tidsfrist skall däri ej anges. I inkassolagen finns redan föreskrifter om skriftligt krav till gäldenär vid betalningsunderlåtenhet. Vi föreslår därför följande ändring av tredje st.: "Betalas inte kontrollavgiften efter påminnelse skall krav enligt inkassolagen § 5 tillställas gäldenären."

Vi har ingen erinran mot en tidsbegränsning vad gäller anhängiggörandet av talan för utfående av kontrollavgift. Tidsbegränsningen bör dock utsträckas till förslagsvis 2 år då vissa omständigheter ibland kan medföra tidsutdräkt längre än 1 år t. ex. adressesförforskning eller – vad speciellt gäller byggnadsstyrelsens ärenden – s. k. överprövning när invändningar framställts mot gjord debitering. Beträffande begränsning av tiden för påkallande av verkställighet har vi svårt att förstå varför inte sedvanliga preskriptionsbestämmelser kan gälla.

Kungl. Automobil Klubben (KAK): Av principiella skäl och med hänsyn till arbetsbelastningen på kronofogdemyndigheterna synes det f. n. knappast möjligt att låta fordringar om kontrollavgift indrivnas som allmänna mål. Det nuvarande systemet framstår dock onekligen som omständligt. Det hade varit angeläget att finna fram ett enklare och billigare inkasseringsförfarande.

Svenska kommunförbundet: Förbundet anser att den korta preskriptionstiden är betungande för kommunerna och föreslår en förlängning såväl vad gäller lagen om felparkeringsavgift som lagen om kontrollavgift.

Förbundet delar utredningens uppfattning att det av rättssäkerhetsskäl är lämpligt att det civilrättsliga förfarandet vid indrivning av kontrollavgifter bibehålls.

Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO): Det i 8 § lagförslaget föreslagna stadgandet att påminnelse skall innehålla tidsangivelse då avgiften senast skall betalas efter den i anmaningen angivna tiden är inte lämpligt. Konsekvensen är att den som inte betalar enligt anmaningen skall få lagstadgad extra tidsfrist. SABO finner detta vara avvikande från gängse praxis. Det nu föreslagna systemet innebär att kostnaden blir orimligt hög för fastighetsägaren.

Att begränsa åtgärd för verkställighet till 5 år från *dagen för felparkeringen* är en avvikelse från preskriptionsförordningen. Enligt vår mening bör preskriptionen räknas från den dag dom eller utslag givits. Någon anledning att frånga den 10-åriga preskriptionsregeln finns enligt vår uppfattning inte. Med hänsyn till domstolarnas långa handläggningstider och fastighetsägarnas praxis i dessa frågor är den föreslagna ordningen otillfredsställande.

Sveriges domareförbund: Domareförbundet anser det angeläget att rutinerna för beivrande av felparkering på tomtmark förenklas. Den av utredningen anvisade vägen härför synes riktig och tillgodoser i väsentlig mån de rättssäkerhetskrav som bör ställas.

Förbundet anser det vara möjligt att den nya lagen medför ett inte obetydligt tillskott av mål om betalningsföreläggande. Redan nu är domstolarnas enheter för lagsökning och betalningsföreläggande hårt ansträngda, då antalet sådana mål ökat mycket kraftigt under senare år. Det är under alla förhållanden viktigt dels att systemet inbjuder till att åtskilliga ärenden sorteras undan såsom antyds av utredningen, dels att tingsrätterna och kronofogdemyndigheterna tilldelas resurser för att möta en förväntad ökning av antalet betalningsförelägganden.

Enligt förbundets mening saknas anledning att föreskriva att talan måste väckas genom ansökan om betalningsföreläggande. Normalt saknar fordringsägare anledning att anhängiggöra talan på annat sätt, men det kan förhålla sig så att det från början är känt att fordringen är tvistig. Vidare kan ansökan om betalningsföreläggande inte riktas mot flera gäldenärer, vilka kan vara solidariskt ansvariga enligt 7 § första och tredje styckena i förslaget.

Utredningen har utformat systemet med kontrollavgift som ett slags straffavgift, vilket saknar motsvarighet i svensk rätt, möjligen bortsett från tilläggsavgift i kollektiv persontrafik. Det gäller då att ordna så, att systemet hänger ihop med övrig lagstiftning. Bl. a. torde erfordras ett tillägg till lagsökningslagen motsvarande 9 § första stycket i den föreslagna lagtexten.

Detta är väsentligt inte minst med hänsyn till hur en regresstalan av bilägaren mot den ansvarige bilföraren skall föras. En sådan talan har starka inslag av talan om skadestånd och torde inte kunna tas upp betalningsföreläggandevägen enligt nuvarande ordning.

Också till 10 § saknas vissa överväganden, nämligen vad som händer vid ogillat åtal. Förhållandena här är inte lika dem enligt lagen om felparkeringsavgift, där motsvarande frågor avhandlas i 14 och 15 §§. Eftersom kontrollavgiften inte – som felparkeringsavgiften – är en straffrättslig sanktion, innebär det förhållandet, att ett åtal t. ex. för egenmäktigt förfarande ogillas, inte att förutsättningar saknas för att ta ut kontrollavgift. Saken kan vara så enkel som att uppsåt saknas hos bilföraren eller att det inte med säkerhet kunnat utredas vem som varit bilförare. I båda dessa fall kan uttagande av kontrollavgift vara adekvat men utredningen har inte motiverat varför detta inte skulle vara tillåtet. En bättre ordning synes vara att erlagd kontrollavgift skall återbetalas först sedan någon genom laga kraft ägande dom eller godkänt strafföreläggande fått en straffrättslig påföljd för felparkeringen. Däremot bör åtgärd för indrivning av kontrollavgift inte få vidtas, sedan åtal väckts eller strafföreläggande utfärdats.

Sveriges Fastighetsägareförbund: Utredningen har diskuterat möjligheten att låta krav på kontrollavgifter på samma sätt som felparkeringsavgifter bli "omedelbart indrivningsbara" men kommit fram till att detta inte är möjligt. Förbundet instämmer i denna slutsats. Förbundet anser emellertid att den föreslagna ordningen för att utfå kontrollavgifter borde kunna förenklas. Eftersom kontrollavgiften f. n. kan antas utgöra endast 100–150 kr. borde förfarandet kunna förenklas på så sätt att påminnelse ej skulle behöva göras. Gången skulle därmed bli betalningsanmaning, krav utformat enligt reglerna i 5 § inkassolagen samt slutligen betalningsföreläggande. Antalet moment skulle i och med detta bli lika många som beträffande felparkeringsavgift.

6 Flyttning av fordon

Rikspolisstyrelsen anser att även tomtmarksägare kan ha ett intresse av att kunna flytta sådana fordon som på grund av felaktig uppställning avsevärt försvårar renhållning, snöröjning eller annat arbete på parkeringsplatsen utan att sjudagarsregeln uppfyllts. Regelmässigt bör s. k. kort flyttning inom tomtmarksparkeringens område vara till fyllest för sådana fall.

Kungl. Automobil Klubben (KAK): Vad angår frågan om flyttning av fordon är KAK tveksam till om verkligen markägaren – visserligen efter prövning av den beslutande myndigheten – själv bör ges rätt att flytta fordonet. För att undvika onödiga skador krävs i regel särskilda hjälpmedel och viss erfarenhet av bilflyttning.

Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF): MHF avstyrker förslaget till vidgade möjligheter rörande flyttning av fordon som parkerats på tomtmark.

Svenska kommunförbundet: Beträffande flyttning av fordon bör påpekas att det för att fordonsflyttningen skall fungera fordras tillgång till en särskild uppställningsplats där flyttade fordon kan förvaras under betryggande former. Det åligger inte kommunerna att anordna och driva sådana anläggningar och med nuvarande begränsade möjligheter att flytta fordon på allmän plats torde det inte föreligga något kommunalt intresse att utöka antalet uppställningsplatser. Detta kan medföra att fastighetsägarnas möjligheter att flytta fordon begränsas. Förbundet vill i detta sammanhang påpeka att s. k. kort flyttning från tomtmark till näraliggande gatumark inte kan accepteras.

7 Ny avgift vid långvarig parkering

Rikspolisstyrelsen: 5 § förslaget till ändring i lagen om felparkeringsavgift får i sin föreslagna utformning enligt rikspolisstyrelsens uppfattning betydelse bara för uppställningar, där ständigt uppställningsförbud eller ständig avgiftsplikt gäller. När olika regler gäller för olika tider på dygnet finns anledning att tolka situationen på annat sätt än utredningen gjort. En olaga uppställning får anses avbruten och fullbordad genom att tid för fri parkering inträffat. När sedan uppställningen ånyo kommer in på förbjuden eller avgiftsbelagd tid begås en ny överträdelse. Utformningen av tillägget till 5 § bör därför göras tydligare så att det klart framgår om 24-timmarsregeln alltid skall tillämpas eller ej.

Om ständig avgiftsplikt inte föreligger vid tomtmarksparkering erfordras justering av motsvarande stadgande i 4 § lagen om kontrollavgift vid tomtmarksparkering.

Trafiksäkerhetsverket (TSV): Förslaget i 5 § om att ny anmärkning kan utfärdas för samma förseelser efter 24 timmar, dock högst fem för samma överträdelse, synes väl motiverat men TSV vill peka på att svårigheter kan uppstå för polismyndigheterna i deras arbete med rättelser/bestridande av betalningsansvaret, vilket beroende på vilka rutiner som kommer att tillämpas kan innebära merarbete för verkets del.

Göteborgs Stads Parkerings AB: Enligt utredningens förslag skall ett felparkerat fordon få påföras ny kontrollavgift först efter 24 timmar om samma olovliga parkering fortskrider. Vi ifrågasätter om förslaget är välbetänkt i denna del. Bestämmelsen torde medföra både praktiska övervakningsproblem och administrativt merarbete. Dessutom föreligger en uppenbar risk för att en felparkerare efter att ha blivit "lappad" missbrukar den föreslagna tidsintervallen genom att utnyttja möjligheten att kunna ha bilen olovligt parkerad i ytterligare 24 timmar utan att riskera ny påföljd. Nu rådande villkor för parkering på tomtmark möjliggör för markägaren –

om det förbehållits på skylt — att ta ut ny kontrollavgift för varje påbörjat kalenderdygn som ett fordon stått uppställt i strid mot skyltade parkeringsvillkor. Såvitt vi har bekant har nuvarande system, vilket allmänt tillämpats i landet i mer än 25 år, inte medfört några olägenheter utan fungerat väl. Mot denna bakgrund vill vi förorda att rätten att vid långvarig felparkering ta ut ny kontrollavgift för varje påbörjat kalenderdygn bibehålls. Möjligen kan regeln kompletteras så att ny kontrollavgift får debiteras först efter 6–8 timmar för samma felparkering. Bolaget har däremot ingen erinran mot förslaget att högst fem kontrollavgifter får påföras för en och samma olovliga parkering.

Stockholms kommuns parkerings AB: I § 4 lagförslaget föreskrivs att ny kontrollavgift inte får tas ut förrän 24 timmar förflutit. Detta innebär att man frångår nu gällande regel att kontrollavgift får tas ut per kalenderdygn. Enligt bolagets uppfattning bör bestämmelsen om påbörjat kalenderdygn bibehållas eftersom 24-timmarsregeln innebär ett omständligt förfarande.

Handels- & juristinkasso AB: Nu i allmänhet gällande regel att kontrollavgift debiteras per kalenderdygn synes vara att föredra framför av utredningen föreslagen 24-timmarsregel. För att stävja ev. befarat ofog med debitering av kontrollavgift strax före respektive strax efter midnatt kan ju vid bibehållandet av kalenderdygnsprincipen stadgas: "Ny kontrollavgift får dock uttas först efter 3 timmar" (eller annan lämplig tidsgräns).

Svenska kommunförbundet tillstyrker att högst fem parkeringsanmärkningar respektive kontrollavgifter kan meddelas för samma överträdelse.

Sveriges Allmännyttiga Bostadsföretag (SABO): Stadgandet i 4 § lagförslaget att ny kontrollavgift inte får tas ut förrän 24 timmar förflutit bör kompletteras så att 24-timmarsregeln inte är tillämplig vid förnyad parkering.

8 Ekonomiska överväganden

Föreningen Sveriges kronofogdar: Från kronofogdemyndigheternas synpunkt innebär förslaget knappast någon rationell och kostnadsbesparande hantering av kontrollavgifterna i fråga. Förslaget innebär närmast en konfirmation av gällande ordning.

Kronofogdeföreningen ser med oro på de senare årens ökning av målmängderna samtidigt som kfm tillförts många nya och kvalificerade arbetsuppgifter utan motsvarande resursförstärkningar. Antalet enskilda mål har på några år fördubblats och just dessa mål kräver f.n. betydligt större kontorsmässiga resursinsatser än allmänna mål.

Föreningen Sveriges kronofogdars lokalförvaltningsavdelning för mellersta Sverige: Enligt vår åsikt har utredningen genom sitt förslag av författningstext stadfäst nuvarande praxis och inte lyckats lösa frågan om hur en rationell och kostnadsbesparande hantering av tomtmarksparkering skall utformas, som var ett av målen enligt direktiven.

De remitterade lagförslagen

1 Förslag till

Lag om kontrollavgift vid olovlig parkering

Härigenom föreskrivs följande.

1§ En markägare som upplåter ett område för parkering eller förbjuder parkering inom ett område får under de förutsättningar som anges i denna lag ta ut en avgift (kontrollavgift) när följande slag av fordon har parkerats inom området i strid mot förbud eller villkor som har meddelats av markägaren (olovlig parkering):

1. Fordon som är upptagna i bilregistret eller motsvarande utländska register.
2. fordon som är upptagna i det militära fordonsregistret, eller
3. fordon som brukas med stöd av saluvagns-, turistvagns-, exportvagns- eller interimslicens.

Med markägare likställs den som på grund av avtal har rätt att upplåta området för parkering eller att förbjuda parkering inom området.

Kontrollavgift får tas ut endast om överträdelsen inte omfattas av förordnande enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift och inte heller utgör brott enligt någon annan författning än brottsbalken.

2§ Kontrollavgift får tas ut endast om parkeringsförbudet eller parkeringsvillkoren tydligt har tillkännagetts genom skyltning på platsen.

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer meddelar föreskrifter om skyltningen.

3§ Kontrollavgiften får inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts inom kommunen enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

Om felparkeringsavgiften har fastställts till olika belopp för olika delar av kommunen eller för olika slag av överträdelser gäller följande. Kontrollavgiften får inte överstiga den felparkeringsavgift som fastställts för överträdelser av föreskrifter om avgiftsbelagd parkering eller, om sådana föreskrifter saknas, den lägsta felparkeringsavgift som gäller för den del av kommunen där parkeringsområdet eller området med parkeringsförbud ligger.

4§ Ny kontrollavgift får tas ut för varje påbörjat kalenderdygn som en olovlig parkering pågår. Minst sex timmar måste dock förflyta mellan debiteringstillfällena.

Högst fem kontrollavgifter får tas ut för samma olovliga parkering.

5§ Om kontrollavgift tas ut på grund av att villkor om betalning av parkeringsavgift inte har uppfyllts, får inte parkeringsavgiften tas ut för samma parkering.

6§ Fordonets förare och ägare ansvarar solidariskt för betalning av kontrollavgiften. Ägaren ansvarar dock inte om omständigheterna gör det sannolikt att fordonet har frånhänts honom genom brott.

Med fordonets ägare avses

1. den som vid tiden för den olovliga parkeringen var antecknad som fordonets ägare i något av de register som avses i 1 § första stycket, eller
2. i fråga om fordon som brukas med stöd av licens som anges i 1 § första stycket 3, den som vid samma tid innehade licensen.

7 § Vill markägaren ta ut kontrollavgift skall han själv eller genom personal som fått därför lämpad utbildning utställa en betalningsuppsmaning som överlämnas till fordonets förare eller ägare eller fästs på fordonet.

Betalas inte kontrollavgiften inom den tid som angetts i uppsmaningen, skall fordonets förare eller ägare påminnas om betalningsansvaret.

Betalas inte kontrollavgiften inom den tid som angetts i påminnelsen, får vidare åtgärder för inkassering av avgiften vidtas enligt bestämmelserna i inkassolagen (1974: 182).

8 § Talan om att få ut kontrollavgift får inte väckas senare än två år från den dag då den olovliga parkeringen upphörde.

Talan skall väckas vid tingsrätten i den ort där den olovliga parkeringen ägde rum.

9 § Om särskilda skäl föreligger med hänsyn till omständigheterna i samband med den olovliga parkeringen skall kontrollavgift inte utgå.

10 § Väcks åtal eller utfärdas strafföreläggande för en gärning som innefattar förfarande som kan föranleda kontrollavgift, får vidare åtgärd för indrivning av avgiften inte vidtas.

Föreligger en lagakraftig dom eller ett godkänt strafföreläggande för ett sådant förfarande får kontrollavgift inte tas ut. Har avgiften redan betalats när domen vinner laga kraft eller strafföreläggandet godkänns, skall den betalas tillbaka.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1984. Lagen tillämpas dock inte i fråga om parkering som påbörjats före ikraftträdandet.

2 Förslag till

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

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift¹ skall ha nedan angivna lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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 uppsmaning att inom viss tid betala den fastställda avgiften.

¹ Lagen omtryckt 1981: 142.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Anmärkningen överlämnas till fordonets förare eller ägare eller fästes på fordonet.

En ny parkeringsanmärkning får meddelas för varje påbörjat kalenderdygn som överträdelsen fortskrider. Minst sex timmar måste dock förflyta från det att en parkeringsanmärkning meddelats till dess att en ny får meddelas. Högst fem parkeringsanmärkningar får meddelas för samma överträdelse.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1984.

I fråga om överträdelser som skett före lagens ikraftträdande skall dock äldre bestämmelser tillämpas.

3 Förslag till

Lag om ändring i lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall

Häriigenom föreskrivs att 2, 3 och 7 §§ lagen (1982: 129) om flyttning av fordon i vissa fall skall ha nedan angivna lydelse.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

2 §

Regeringen bemyndigas att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl.

Ett fordon får också flyttas om det under minst sju dygn i följd varit parkerat i strid mot sådana förbud eller villkor som avses i lagen (1984:006) om kontrollavgift vid olovlig parkering.

Regeringen får överlämna åt en eller flera myndigheter att meddela tillstånd för andra myndigheter att besluta och verkställa flyttning av fordon.

3 §

Fordon som flyttas enligt föreskrifter meddelade med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

Fordon som flyttas med stöd av denna lag skall förvaras på en särskild för ändamålet avsedd uppställningsplats eller ställas så nära den plats där de anträffades att de lätt kan återfinnas.

*Nuvarande lydelse**Föreslagen lydelse*

Fordonsvrak skall i stället skrotas eller undanskaffas på annat sätt, så snart det lämpligen kan ske. I beslut om flyttning skall anges om fordonet är att anse som fordonsvrak.

7 §

Ägaren av ett fordon som har flyttats med stöd av denna lag är skyldig att ersätta kostnaden för flyttningen och de övriga åtgärder som vidtagits med stöd av lagen. Ersättningsskyldighet föreligger inte, om ägaren gör sannolikt att fordonet frånhänts honom genom brott.

Vid beräkning av ersättningen skall fordonets värde dras av från kostnaderna om äganderätten har övergått enligt 6 §.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av statsverket eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av en kommunal myndighet, av kommunen.

Kostnader, som inte tas ut av ägaren, skall bäras av statsverket eller, om flyttningsbeslutet har verkställts av en kommunal myndighet, av kommunen. *Vid flyttning enligt 2 § andra stycket skall sådana kostnader i stället bäras av den som påkallat flyttningen.*

Regeringen bemyndigas föreskriva om ytterligare undantag från ersättningsskyldigheten.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1984. Den nya bestämmelsen i 2 § andra stycket tillämpas dock inte i fråga om parkering som skett före ikraftträdandet.

Innehåll

Proposition	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Propositionens lagförslag	2
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 1 september 1983	6
1 Inledning	6
2 Bakgrund	7
2.1 Gatumarksparkering	7
2.2 Påföljder vid överträdelser av bestämmelser i VTK och TTK	8
2.3 Tomtmarksparkering	9
2.4 Flyttning av fordon	11
2.5 Byggnadslagstiftningen	12
3 Föredraganden	12
3.1 Inledande synpunkter	12
3.2 Tillämpningsområdet för en lag om kontrollavgifter	14
3.2.1 Tomtmarksbegreppet	14
3.2.2 Straffrättsliga frågor	16
3.2.3 Vem skall ha rätt att ta ut kontrollavgifter	17
3.2.4 Skyltning	17
3.3 Kontrollavgifterna	18
3.3.1 Kontrollavgifternas storlek	18
3.3.2 Flera avgifter för en och samma parkering	19
3.3.3 Eftergift av kontrollavgiften	20
3.4 Ägaransvar	22
3.4.1 Bakgrund och utredningens förslag	22
3.4.2 Remissyttrandena	23
3.4.3 Framställning från Biluthyrningsbranschens Riksförbund (BURF) angående ägaransvaret i lagen om felparkeringsavgift	23
3.4.4 Föredragandens överväganden	24
3.5 Övervakningen	25
3.6 Inkasseringsförfarandet	26
3.7 Kontrollavgifter och kommunalskattelagen	28
3.8 Flyttning av fordon vid privaträttslig parkering	28
3.9 Ekonomiska överväganden	30
3.10 Ikraftträdandet	30
4 Upprättade lagförslag	30
5 Hemställan	31
6 Beslut	31
Utdrag av lagrådets protokoll den 28 november 1983	32
Utdrag av protokoll vid regeringssammanträde den 26 januari 1984	38
1 Anmälan av lagrådsyttrande	38
2 Hemställan	42
3 Beslut	42
<i>Bilagor</i>	
1 Utredningens överväganden och förslag	43
2 Sammanställning av remissyttrandena	80
3 De remitterade lagförslagen	102