



# Regeringens proposition

1986/87: 51

om kommunal parkeringsövervakning

Prop.  
1986/87: 51

---

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 23 oktober 1986.

På regeringens vägnar

*Ingvar Carlsson*

*Bo Holmberg*

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att kommunerna i fortsättningen skall kunna anlita utomstående som parkeringsvakter. Det gäller personal hos en annan kommun, t. ex. en grannkommun, och personal hos ett bevakningsföretag. Länsstyrelsernas nuvarande uppgift att besluta om kommunal parkeringsövervakning delegeras till kommunerna själva.

Den nya ordningen skall enligt propositionen införas genom en lag om kommunal parkeringsövervakning, som skall ersätta den nuvarande lagen i ämnet.

Dessutom föreslås ett par anslutande ändringar i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

Den nya lagstiftningen avses träda i kraft den 1 mars 1987.

# Lagförslag

## 1 Förslag till

### Lag om kommunal parkeringsövervakning

Härigenom föreskrivs följande.

#### **Inledande bestämmelse**

**1 §** Med parkeringsövervakning avses i denna lag övervakning av efterlevnaden av sådana föreskrifter om parkering eller stannande av fordon som omfattas av ett förordnande enligt 1 § lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift.

#### **Beslut om kommunal parkeringsövervakning**

**2 §** Om det för parkeringsövervakningen i en kommun behövs parkeringsvakter, får kommunen besluta att den själv skall svara för övervakningen.

I beslutet skall anges det område som parkeringsövervakningen skall omfatta och det minsta antal parkeringsvakter som behövs där.

**3 §** Kommunen skall underrätta polismyndigheten i orten om beslut enligt 2 § och om ändringar i sådana beslut.

#### **Samråd**

**4 §** Kommunen skall samråda med polismyndigheten i orten om den allmänna inriktningen och omfattningen av parkeringsövervakningen.

Samråd skall också ske, om polismyndigheten begär det med anledning av en händelse som beräknas kräva särskilda insatser i fråga om parkeringsövervakning.

#### **Personal**

**5 §** Parkeringsövervakningen skall fullgöras av parkeringsvakter som har genomgått lämplig utbildning för uppgiften.

Föreskrifter om personalens utbildning och utrustning meddelas av regeringen eller av den myndighet som regeringen bestämmer.

**6 §** Parkeringsvakter förordnas av kommunen.

Till parkeringsvakter får förordnas arbetstagare hos kommunen, hos andra kommuner eller hos bevakningsföretag som omfattas av lagen (1974: 191) om bevakningsföretag.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1987, då lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning skall upphöra att gälla.

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

Härigenom föreskrivs att 5 och 16 §§ lagen (1976:206) om felparkeringsavgift<sup>1</sup> skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

Har fordon stannats eller parke-  
rats i strid mot föreskrifter som  
avses i 1 §, får *polisman eller sådan*  
*trafikövervakare som avses i 2 § la-*  
*gen (1964:321) om kommunal tra-*  
*fikövervakning meddela parke-*  
*ringsanmärkning. Sådan anmär-*  
*kning 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.

*Föreslagen lydelse*5 §<sup>2</sup>

Har fordon stannats eller parke-  
rats i strid mot föreskrifter som  
avses i 1 §, får *parkeringsanmär-*  
*kning meddelas av en polisman eller*  
*av en sådan parkeringsvakt som*  
*avses i lagen (1986:000) om kom-*  
*munal parkeringsövervakning. En*  
*sådan anmärkning skall innehålla*  
*en uppmaning att inom en viss tid*  
*betala den fastställda avgiften.*

*Att en polisman under vissa om-*  
*ständigheter får låta bli att medde-*  
*la en parkeringsanmärkning fram-*  
*går av polislagen (1984:387). Även*  
*en parkeringsvakt får låta bli att*  
*meddela en parkeringsanmärkning,*  
*nämligen om överträdelsen med*  
*hänsyn till omständigheterna i fal-*  
*let framstår som obetydlig.*

## 16 §

Har en parkeringsanmärkning  
meddelats i en kommun som svarar  
för trafikövervakning enligt lagen  
(1964:321) om kommunal trafik-  
övervakning tillfaller felparkerings-  
avgiften kommunen.

Vid utbetalning till en kommun  
av betalda felparkeringsavgifter av-  
drages statsverkets kostnader med  
belopp som fastställs av regeringen  
eller myndighet som regeringen be-  
stämmer. Om avgiften har höjts en-

När en parkeringsanmärkning  
har meddelats i en kommun som  
själv svarar för övervakningen en-  
ligt lagen (1986:000) om kommunal  
parkeringsövervakning, tillfaller  
felparkeringsavgiften kommunen.

Vid utbetalning till en kommun  
av betalda felparkeringsavgifter  
skall statens kostnader dras av med  
ett belopp som fastställs av rege-  
ringen eller den myndighet som rege-  
ringen bestämmer. Om avgiften

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

<sup>2</sup> Senaste lydelse 1984:319.

ligt 6 § andra stycket skall dessutom hälften av det belopp som svarar mot höjningen tillfalla *statsverket*.

I *annat* fall tillfaller avgiften *statsverket*.

har höjts enligt 6 § andra stycket, skall dessutom hälften av det belopp som svarar mot höjningen tillfalla *staten*.

I *andra* fall *än som avses i första stycket* tillfaller avgiften *staten*.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1987.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 oktober 1986

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Feldt, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Wickbom, Johansson, Hultström, Lindqvist, G. Andersson

Föredragande: statsrådet Holmberg

---

## Proposition om kommunal parkeringsövervakning

### 1 Inledning

Trafikövervakning är i första hand en polisiär verksamhet. Enligt lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning (ändrad senast 1978: 235) kan emellertid länsstyrelsen under vissa förutsättningar besluta att en kommun själv skall ha hand om en del av trafikövervakningen i kommunen, nämligen såvitt gäller parkeringsövervakning. Övervakningen skall enligt lagen fullgöras med personal som har fått därför lämpad utbildning.

I några kommuner förekommer det att den kommunala parkeringsövervakningen fullgörs med personal som inte är anställd hos kommunen utan hos en annan kommun. Det förekommer också att kommuner anlitar personal hos enskilda bevakningsföretag.

Svenska kommunförbundet har i en skrivelse till civildepartementet den 15 november 1985 hemställt bl. a. att regeringen tar initiativ till en lagändring som innebär att parkeringsövervakningen får utföras med personal som inte är anställd hos kommunen. Skrivelsen bör fogas till protokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Kommunförbundets skrivelse har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna och en sammanställning av deras yttranden bör fogas till protokollet i ärendet som *bilaga 2*.

Efter samråd med justitie- och kommunikationsministrarna tar jag nu upp bl. a. frågan om möjligheterna för kommunerna att utan att anställa utomstående anlita dem för parkeringsövervakning.

### 2.1 Parkeringsövervakning

**Mitt förslag:** Genom en ny lag ges kommunerna rätt dels att själva besluta om kommunal parkeringsövervakning, dels att anlita också personal från andra kommuner eller från bevakningsföretag som parkeringsvakter.

Förslaget innebär ingen inskränkning i kommunernas ansvar för den kommunala parkeringsövervakningen och för den operativa ledningen av denna.

**Kommunförbundets hemställan:** Överensstämmer med mitt förslag. Frågan om beslutanderätten behandlas dock inte.

**Remissinstanserna:** Ett övervägande antal instanser, däribland justitiekanslern och riksåklagaren, lämnar utan erinran förslaget att det öppnas en möjlighet för kommunerna att låta någon annan än den egna personalen sköta parkeringsövervakning, förutsatt att kommunen behåller ansvaret för verksamheten. Remissinstanserna vitsordar allmänt uppfattningen att framför allt mindre och medelstora kommuner har problem med att kunna anställa ett för parkeringsövervakningen lämpligt antal parkeringsvakter. En del instanser föredrar dock ett interkommunalt samarbete framför parkeringsövervakning med personal som är anställd hos ett enskilt rättssubjekt. Någon instans pekar också på möjligheten för kommunerna att på detta område samverka med varandra genom att bilda kommunalförbund enligt kommunalförbundslagen (1985:894). Några remissinstanser, bland dem Svenska kommunalarbetsförbundet, avstyrker helt förslaget att ge kommunerna möjligheter att anlita personal hos bevakningsföretag. Dessa remissinstanser anser att det är olämpligt att kommunerna lämnar över en förvaltningsuppgift som utgör myndighetsutövning till någon annan.

**Skälen för mitt förslag:** Som jag inledningsvis har nämnt är trafikövervakning i dess olika former i grunden en polisiär uppgift.

Genom 1964 års lag har emellertid öppnats möjligheter för kommunerna att själva få sköta en begränsad del av trafikövervakningen inom en kommun. Länsstyrelsen får enligt lagen sålunda under vissa förutsättningar besluta att en kommun får sköta parkeringsövervakningen i den egna kommunen. En förutsättning är att det krävs särskild personal för övervakningen.

Enligt 1964 års lag omfattar övervakningen en kontroll av att föreskrifter om parkering och stannande av fordon efterlevs. Det är här fråga om sådana föreskrifter som finns i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift (omtryckt 1981:142, ändrad senast 1985:19) och med stöd av denna meddelade föreskrifter. Av den lagen framgår att endast polismän eller kommunala trafikövervakare får meddela parkeringsanmärkningar beträffande fordon som stannats eller parkerats felaktigt.

I ett beslut om kommunal trafikövervakning skall länsstyrelsen enligt 1964 års lag också bestämma det område inom vilket kommunen skall sköta övervakningen och det minsta antal övervakare som behövs. Över-

vakningen skall fullgöras med personal som har fått därför lämpad utbildning.

Vid tillkomsten av 1964 års lag antogs att övervakningspersonalen skulle vara anställd och avlönad av kommunen (prop. 1964: 101 s. 204). Kommunen skulle också svara för personalens utrustning och för administrationen av verksamheten. Vid senare ändringar i lagen har frågan om kommunens förhållande till övervakningspersonalen inte berörts.

I förordningen (1978: 578) om kommunal trafikövervakning (omtryckt 1985: 532) ges närmare föreskrifter om vad som gäller för personal som fullgör övervakning enligt 1964 års lag.

Kommunal parkeringsövervakning har efter hand hittills införts i sammanlagt 97 kommuner.

Jag har förståelse för de problem som kommunförbundet pekar på, när det gäller att anlita personal för övervakningen.

Tre lösningar – vilka givetvis kan kombineras – ligger därvid närmast till hands.

För det första kan de kommuner som har fått tillstånd att själva ha hand om övervakningen samverka med varandra på så sätt att de bildar *kommunalförbund för uppgiften i fråga*. När ett *kommunalförbund* har bildats för att handha kommunal parkeringsövervakning, skall enligt nuvarande ordning vad som sägs om kommunen i 1964 års lag tillämpas också på kommunalförbundet. Detta framgår av 2 § kommunalförbundslagen. För sådana fall av kommunal samverkan krävs alltså ingen ändring av de nuvarande lagbestämmelserna.

För det andra bör emellertid en parkeringsövervakande kommun också ha möjlighet att anlita kommunal personal från en grannkommun eller en annan kommun. För att klargöra en kommuns möjligheter att anlita sådan personal behövs emellertid ett förtydligande av lagreglerna. Förtydligandet bör omfatta inte bara det fallet att två eller flera parkeringsövervakande kommuner "delar" på övervakningspersonal i kommunerna utan också det att den parkeringsövervakande kommunen anlitar personal som är anställd i en annan kommun och med huvudsakligen andra arbetsuppgifter.

För det tredje kan en dellösning vara att kommunerna som parkeringsvakter anlitar inte bara andra kommuners personal utan också personal hos vissa enskilda företag.

Parkeringsvakterna har visserligen i sin tjänsteutövning förvaltningsuppgifter som innefattar myndighetsutövning. Och enligt 11 kap. 6 § tredje stycket regeringsformen krävs det stöd i lag för att en sådan förvaltningsuppgift skall kunna lämnas över åt enskilda.

Parkeringsövervakning är emellertid en uppgift som är väl lämpad att utövas exempelvis av personal hos bevakningsföretag. Så sker ju redan i dag i betydande omfattning, när det gäller parkering på tomtmark. Även de rent praktiska fördelarna med en reform i den angivna riktningen är påtagliga. Jag anser därför att man bör gå på kommunförbundets linje och öppna en möjlighet för kommunerna att utöka parkeringsövervakningen även med personal som är anställd hos enskilda företag.

Med hänsyn till rättssäkerheten bör denna möjlighet dock begränsas till

att gälla sådan personal som är anställd hos bevakningsföretag. Dessa företags verksamhet står enligt lagen (1974: 191) om bevakningsföretag (omtryckt 1980: 588) under offentlig kontroll.

Även när kommunen i enlighet med förslaget anlitar utomstående som parkeringsvakter, bör den behålla ansvaret för verksamheten. Alla parkeringsvakter bör sålunda också fortsättningsvis i sin tjänsteutövning vara direkt underställda den parkeringsövervakande kommunen. Samma krav på utbildning bör givetvis gälla för alla parkeringsvakter. Kommunen bör också utfärda ett särskilt personligt förordnande för varje parkeringsvakt.

Det nu sagda bör framgå av lag.

För övrigt behöver 1964 års lag arbetas över i både språkligt och redaktionellt hänseende. Den bör därför ersättas av en helt ny lag.

I den nya lagen bör enligt min mening den mer adekvata termen "parkeringsövervakning" användas. Jag anser sålunda att den nuvarande termen "trafikövervakning" är alltför vittomfattande; den kan föra tanken till sådan verksamhet som också i fortsättningen bör vara anförtrodd enbart åt polisen. Med detta avser jag inte att lägga några synpunkter på övervakningspersonalens tjänstebenenämningar eller på utformningen av tjänstetecken.

Bortsett från den nya bestämmelsen om att kommunen får förordna utomstående som parkeringsvakter bör den nya lagen i sak svara mot 1964 års lag. De nuvarande lagmotiven (prop. 1964: 101, prop. 1977/78: 81) behåller i samma mån sin aktualitet.

Men jag vill använda tillfället till att föreslå den formella förenklingen att kommunerna i fortsättningen själva anförtros att ta beslut om kommunal parkeringsövervakning. För statens del bör det räcka med att polisen underrättas om sådana beslut.

I den nya lagen bör också tas in ett bemyndigande för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om personalens utbildning och utrustning.

Med anledning av att kommunförbundet i sin skrivelse tar upp frågan vill jag slutligen betona att de lagregler jag nu föreslår inte kan anses komma i konflikt med grunderna för lagen (1935: 113) om arbetsförmedling (ändrad senast 1984: 412).

## 2.2 Rapporteftergift m.m.

**Mitt förslag:** Genom ändringar i lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift lagfästs den nuvarande rätten för parkeringsvakter att låta bli att meddela parkeringsanmärkningar, när det gäller överträdelser som framstår som obetydliga.

**Skälen för mitt förslag:** Som jag har nämnt, föreskrivs i lagen om felparkeringsavgift att bara polismän och kommunala trafikövervakare får meddela parkeringsanmärkningar. Enligt den nu gällande förordningen om kommunal trafikövervakning får trafikövervakare underlåta att meddela

parkeringsanmärkning, om en överträdelse med hänsyn till omständigheterna i det särskilda fallet är att bedöma som obetydlig.

Med hänsyn till föreskriften i 8 kap. 3 § regeringsformen om att sådana föreskrifter om förhållandet mellan enskilda och det allmänna, som gäller åligganden för enskilda eller i övrigt avser ingrepp i enskildas personliga eller ekonomiska förhållanden, skall meddelas genom lag bör enligt min mening föreskriften om rapportteftergift lagfästas. Den kan lämpligen tas in i 5 § lagen om felparkeringsavgift. Därvid bör för tydlighetens skull paragrafen kompletteras också med en hänvisning till de föreskrifter i lag som ger polismännen rätt att meddela rapportteftergift.

Förslaget om en ny lag om kommunal parkeringsövervakning föranleder också några andra ändringar i lagen om felparkeringsavgift.

### 3 Upprättade lagförslag

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

1. en lag om kommunal parkeringsövervakning,
2. en lag om ändring i lagen (1976:206) om felparkeringsavgift.

Lagförslag 2 har upprättats i samråd med kommunikationsministern.

Lagförslagen avser ämnen där yttrande från lagrådet bör inhämtas (8 kap. 18 § regeringsformen). Förslagen är emellertid enligt min mening av så enkel och okomplicerad beskaffenhet, att detta kan underlåtas.

### 4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta de sålunda upprättade lagförslagen.

### 5 Beslut

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

Svenska kommunförbundet  
Göran Lundberg

1985-11-15 Vårt dnr 2255/85

Civildepartementet

## Trafikövervakning med entreprenör

Svea Hovrätt har avgjort ett ärende angående en felparkeringsavgift i Mora kommun. Hovrätten anser att kommunens användande av icke anställd personal för fullgörandet av trafikövervakning utgör olaga delegering av myndighetsuppgift. Hovrätten ansåg det inte tillräckligt att kommunen förordnat vaktbolagets personal som trafikövervakare i kommunen samt att kommunen utfört arbetsledningen vad gäller övervakningsinsatserna. Kommunförbundets styrelse får med anledning härav hemställa att regeringen måste initiera en lagändring innebärande att det skall vara tillåtet att använda icke kommunalt anställd som kommunala trafikövervakare. Motiveringen är följande:

Parkeringsregleringen är ett viktigt instrument för att åstadkomma ordning och säkerhet i trafiken. Sedan mer än 20 år har övervakningen av parkeringen i allt fler orter skett med kommunala trafikövervakare. Idag har 95 kommuner hand om övervakningen medan polisen i mån av tillgängliga resurser sköter den i övriga 189 kommuner.

Av de 95 kommunerna har de mindre och medelstora få anställda. 42 av kommunerna har högst 2 heltidstjänster. Den fåtaliga personalstyrkan gör att det uppstår problem när någon blir sjuk eller har semester. Genom de specifika utbildningskraven för trafikövervakare är det nämligen normalt inte möjligt att sätta in ersättare. Polisen har oftast inte resurser att prioritera parkeringsövervakningen varför denna helt uteblir, till förfång för trafiksäkerheten och framkomligheten.

Av de övriga 189 kommunerna finns åtskilliga som under en del av året genom turister eller sommarboende får en trafiksituation som motiverar parkeringsövervakning. På grund av att behovet endast är tillfälligt avstår dessa kommuner för närvarande från att införa kommunal trafikövervakning eftersom man får problem med sysselsättningen under resten av året.

Som ett sätt att lösa dessa problem har några kommuner anlitat vaktbolag, vars personal har fullgjort övervakningen. Denna har skett på ett sådant sätt att den enskildes rättssäkerhet inte kommit i fara. Bl. a. har personalen haft erforderlig utbildning för trafikövervakare.

Det bör vidare nämnas att det förekommer att två kommuner avtalar med varandra om att den ena utför trafikövervakning med sin personal i den andra kommunen. Ett ärende angående detta förfarande kommer att prövas av Hovrätten för västra Sverige. Enligt styrelsens mening är detta ett bra sätt för kommunerna att lösa personalproblemet. Det är dock endast de stora kommunerna som kan ha så stor personalstyrka att de kan

hjälpa de intilliggande kommunerna. Mindre och medelstora kommuner torde ha svårt att ha en så stor personalstyrka att den under semesterperioder o. dyl. klarar av omfattande bevakningsuppdrag.

Mot denna bakgrund är det nödvändigt att kommunerna kan få anlita icke kommunalanställd personal för trafikövervakning. Styrelsen vill understryka att denna personal skall ha samma utbildning som de kommunalt anställda övervakarna. Det bör också framhållas att tanken inte är att parkeringsövervakning skall köpas "i paket". Kommunerna kommer precis som nu att ha den operativa ledningen av verksamheten.

I samband med de många turerna angående övervakningen i Mora har också inlett förundersökning om anlita och förordnandet av vaktbolagens personal som trafikövervakare skulle kunna utgöra ett brott enligt lagen (1935: 113) om arbetsförmedling. Styrelsen finner tolkningen absurd men hemställer dock att om lagbrott föreligger även denna lag ändras så att kommunen kan anlita entreprenör för trafikövervakning m. fl. liknande arbeten.

Sammanfattningsvis kan konstateras att den nuvarande lagstiftningen behöver förtydligas och att det föreligger ett behov av att utöka möjligheterna att införa kommunal trafikövervakning och att rationellt utföra densamma.

Styrelsen hemställer därför att regeringen initierar dels ett förtydligande av lagstiftning dels en ändring av lagen om kommunal trafikövervakning, så att trafikövervakning även får utföras av personal som ej är anställd av kommunen.

SVENSKA KOMMUNFÖRBUNDET

*John-Olof Persson*

# Sammanställning av remissyttranden över Svenska kommunförbundets skrivelse om trafikövervakning med entreprenör

## 1 Inkomna yttranden

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av justitiekanslern (JK), hovrätten över Skåne och Blekinge, kammarrätten i Jönköping, riksåklagaren (RÅ), rikspolisstyrelsen (RPS), polismyndigheterna i Malmö, Nyköpings och Umeå polisdistrikt, trafiksäkerhetsverket (TSV), länsstyrelserna i Kalmar län, Göteborgs och Bohus län och Kopparbergs län, Tjänstemännens centralorganisation (TCO) samt Motormännens riksförbund.

Riksåklagaren har överlämnat yttranden från överåklagaren i Göteborg och överåklagarna vid regionåklagarmyndigheterna i Göteborg, Vänersborg och Gävle.

Länsstyrelsen i Kalmar län har överlämnat yttranden från polismyndigheterna i Kalmar och Oskarshamn.

Landsorganisationen (LO) har hänvisat till ett yttrande från Svenska kommunalarbetsareförbundet.

## 2 Allmänna synpunkter på förslaget

Ett övervägande antal av remissinstanserna tillstyrker eller har ingen invändning mot att det öppnas en möjlighet för kommunerna att låta andra än kommunens egna trafikövervakare sköta trafikövervakningen på det sätt som kommunförbundet har föreslagit. Det gäller t. ex. *JK*, *RÅ*, *länsstyrelserna i Kalmar län* och *i Göteborgs och Bohus län* samt *Motormännens riksförbund*. En del betonar särskilt att de anser att kommunen fortfarande skall ha ansvaret för verksamheten. *RPS*, *polismyndigheten i Nyköping* och *TSV* anger olika krav som bör ställas på verksamheten. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* som hyser viss tveksamhet anser dock att det finns skäl att närmare utreda om förslaget bör genomföras.

Negativa till förslaget är *kammarrätten i Jönköping*, *polismyndigheterna i Malmö* och *Umeå*, *länsstyrelsen i Kopparbergs län*, *TCO* och *Svenska kommunalarbetsareförbundet*.

Följande anförs.

*JK:*

Justitiekanslern har anmodats avge yttrande över rubricerade skrivelse. Med anledning härav får jag meddela att jag inte har något att invända mot att lagen om kommunal trafikövervakning ändras så att kommunerna ges möjlighet att anlita auktoriserat bevakningsföretag för sådan övervakning.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge:*

Utan tillgång till statistik och andra uppgifter beträffande omfattningen av den kommunala trafikövervakningen är det svårt att bedöma huruvida det föreligger ett verkligt behov av den föreslagna lagändringen. Emellertid torde ej finnas någon anledning att ifrågasätta kommunförbundets påståen- de om värdet av lagändringen för små och medelstora kommuner. Det torde även stå helt klart att de kommuner, som har ett säsongssanknutet behov av trafikövervakning, skulle vara i hög grad betjänta av att kunna utföra övervakningen med icke fast anställd personal.

-----  
För ett bibehållande av den nuvarande ordningen talar främst hänsynen till rättssäkerheten. Visserligen förefaller parkeringsövervakningen genomgående vara mycket okomplicerad. Felparkeringsavgift är emellertid direkt indrivningsbar, och något domstolsförfarande förekommer normalt inte. Det är därför av stor vikt att den som övervakar efterlevnaden av parkeringsbestämmelserna är omdömesgill och kunnig.

Även om kommunförbundets förslag inte är invändningsfritt föreligger enligt hovrättens mening skäl att närmare utreda huruvida den föreslagna lagändringen bör genomföras.

*Kammarrätten i Jönköping:*

I svensk rätt har man hittills varit försiktig att delegera myndighetsupp- gifter till privata rättssubjekt. I viss utsträckning har det dock skett, bl. a. genom lagen (1980: 578) om ordningsvakter.

För att delegation skall ske fordras enligt kammarrättens uppfattning starka skäl.

Kommunförbundets skrivelse ger visserligen vid handen att det f. n. föreligger betydande svårigheter att ordna trafikövervakningen tillfreds- ställande i vissa kommuner. Något mera ingående resonemang om hur man genom interkommunal samverkan eller på annat sätt kan ordna övervak- ningen med kommunal personal förs ej. Kammarrätten anser att en mera ingående undersökning bör företas rörande möjligheten att anlita kommu- nal personal för uppgiften. Först om en sådan visar att svårigheterna inte kan avhjälpas genom interkommunal samverkan bör en sådan ändring göras i lagen om kommunal trafikövervakning att länsstyrelse får möjlighet att delegera trafikövervakning till ett sådant bevakningsföretag som avses i lagen (1974: 191) om bevakningsföretag.

*RA:*

Av 11 kap. 6 § 3 st. regeringsformen framgår att förvaltningsuppgift, som anförtrotts kommun, kan överlämnas till bolag, förening, samfällighet, stiftelse eller enskild individ. Innefattar uppgiften myndighetsutövning, skall det ske med stöd av lag. Utfärdandet av parkeringsanmärkning får anses vara myndighetsutövning. Om befogenheten att meddela parkerings- anmärkning, som en kommun erhållit genom beslut av en länsstyrelse, skall kunna överlåtas till annan krävs således ett uttryckligt stöd i lag. Sådant lagstöd saknas för närvarande, men skulle, om det beslutades, lämpligen införas i lagen (1964: 321) om kommunal trafikövervakning. Av förarbetena till nämnda lag framgår att man ansett att försiktighet bör iakttagas när det gäller att vid sidan av polismän använda flera personal- grupper med olika kompetens för trafikövervakning och att kraven på

utbildning skulle ställas högt. Samrådet mellan polismyndigheter och kommuner i handhavandet av trafikövervakningen framhölls vara av stor betydelse.

Såvitt är känt har den nuvarande ordningen med kommunalt anställda trafikövervakare fungerat väl. Kommunerna har ansvaret för utbildning, uniformering, anställningsvillkor och ledningen av verksamheten. Någon orsak att befara att standarden inte skulle kunna vidmakthållas, om övervakningen genom avtal mellan kommunen och en entreprenör överläts på entreprenören, kan knappast finnas. Enligt kommunförbundets skrivelse skulle kommunerna behålla ledningen av övervakningen. Orsaken till den av kommunförbundet begärda ändringen av gällande bestämmelser synes huvudsakligen vara önskemålet att trafikövervakningen skall kunna anordnas på ett för kommunerna ekonomiskt acceptabelt sätt, antingen genom avtal med ett vaktbolag, eller genom ett av flera kommuner gemensamt ägt bolag eller gemensamt bildad stiftelse.

Åklagarens befattning med frågor om trafikövervakning består huvudsakligen i att enligt 11 § lagen (1976:206) om felparkeringsavgift föra det allmännas talan i tingsrätt och hovrätt vid besvär över polismyndighetens beslut i anledning av bestritt betalningsansvar för parkeringsanmärkning. Det innebär för åklagarna inte någon skillnad om parkeringsanmärkningen utfärdas av en kommunalt anställd person eller av en anställd hos en entreprenör under förutsättning att noggrannheten och säkerheten är desamma. Mot bakgrunden av det anförda har jag inte något att erinra mot kommunförbundets förslag.

#### *Överåklagaren i Göteborg:*

Felparkering är numera inte kriminaliserat. Åklagarna har därför i huvudsak endast principiellt intresse av det aktuella ärendet. Åklagarna berörs dock av besvärärenden där de enligt lag har att föra det allmännas talan i tingsrätt och hovrätt. Med hänsyn härtill är det givetvis angeläget att få en praktisk och otvetydig lösning av problemet.

Exemplen från Mora och Mölndal visar att en översyn eller förtydligande av bestämmelserna om kommunal trafikövervakning är påkallad. Kommunernas ekonomiska svårigheter att lösa formerna för en bra övervakning talar också för en sådan översyn.

#### *Regionåklagarmyndigheten i Gävle:*

Den nuvarande ordningen med en fast kader trafikövervakare anställda i kommunens tjänst under förmanskap av kommunal befattningshavare, som svarar för erforderliga kontakter och samråd med polisen har präglats av stabilitet. Allmänheten torde numera ha klart för sig att det rör sig om en kommunal kår, för vilken ytterst folkvalda funktionärer i kommunens styrelse har ansvaret. Från polisiära synpunkter bör det ha varit positivt att ha haft att samarbeta med en renodlad kommunal kår.

Om man i enlighet med kommunförbundets framställning fortsättningsvis skulle arbeta med trafikövervakning med entreprenör skulle väl utbildning och polisiärt samråd kunna vidmakthållas på nuvarande nivå. Det är i och för sig svårt att anföra några mer avgörande skäl mot förslaget. Likväl framstår överförandet avtalsvägen av en egentlig polisiär uppgift, klart innefattande myndighetsutövning, till en kader av anställda i ett bolag som i sig föga eftersträvävärt. Därjämte bör enligt mitt förmenande beaktas att denna offentlighetsrättsliga verksamhet måhända inte kan styras och fullgö-

ras i särskilda arbetsrättsliga tvistesituationer mellan arbetsgivaren = entreprenören å ena, och arbetstagarna = trafikövervakarna å andra sidan. Kommunen är ju endast part enligt entreprenadavtal.

Mot bakgrund av ovan upptagna synpunkter är jag närmast benägen anse att den nuvarande ordningen bör bibehållas. Ett bifall till kommunförbundets framställning förutsätter självfallet lagändring på grund av innehållet i 11 kapitlet 6 § tredje stycket regeringsformen. En sådan lagändring torde samtidigt lösa den av förbundet diskuterade eventuella konflikten med brotten olaga arbetsförmedling och olaga inhyrning i lagen (1935: 113) om arbetsförmedling.

#### *Regionåklagarmyndigheten i Göteborg:*

Enligt min mening bör kommunförbundets framställning bifallas. Lagtekniskt kan detta förslagsvis ske efter mönster av bestämmelserna i lagen (1980: 578) om ordningsvakter.

#### *RPS:*

Villkoren för den kommunala trafikövervakningen aktualiserades under 1984. Den principiella frågan avser om en kommun skall få anlita en entreprenör för att sköta övervakningen eller om kommunen måste anlita egen anställd personal för detta ändamål. Ett uttalat önskemål från ett flertal kommuner är att trafikövervakningen skall skötas med arbetskraft som inte är direkt anställd av kommunen, exempelvis genom att anlita ett bevakningsföretag som entreprenör eller genom att en kommun hyr in trafikövervakare från någon grannkommun. — Rikspolisstyrelsen delar Svenska kommunförbundets uppfattning att starka skäl talar för att kommunerna skall få möjlighet att anlita icke kommunalanställd personal för trafikövervakning.

#### *Polismyndigheten i Malmö:*

Behovet av en personalresurs för att kontrollera parkeringsbestämmelserna är nödvändig framförallt i de större tätorterna för att öka framkomligheten eftersom polisen har ytterst begränsade möjligheter att ägna sig åt denna speciella arbetsuppgift. Enligt polismyndighetens mening bör den personalresurs som ålagts övervakningsuppgiften vara anställd av kommunen. Skälen härför är flera. Sålunda bör personalen av rättssäkerhetshänsyn ha uppgiften som sitt huvudsakliga yrke. Genom att personalen regelbundet arbetar med övervakning av parkeringsreglerna utbildas en riktig yrkesetisk inställning till trafikanterna. Om kommunerna ansvarar för både yrkesutbildning och en enhetlig uniformering blir trafikövervakaren väl känd och förhoppningsvis även accepterad i yrkesrollen av trafikanterna. Det är vidare angeläget att trafikövervakaren och polismyndigheten har ett nära samarbete för att uppnå så stor enhetlighet i regel efterlevnaden som möjligt. Dessa synpunkter tillsammans leder till den uppfattningen att trafikövervakaren på ett direkt sätt bör representera kommunen i sin funktion. Kommunen har ju genom sin trafiknämnd huvudansvaret för utformningen av den samlade trafikregleringen inom sitt område.

Polismyndigheten kan därför av ovan anförda skäl för sin del icke tillstyrka att kommunerna av kanske främst besparingshänsyn lämnas möjlighet att sköta trafikövervakningen genom olika entreprenörer.

*Polismyndigheten i Umeå:*

Polismyndigheten har förståelse för att det i en del kommuner kan finnas vissa praktiska problem med att klara av den kommunala trafikövervakningen i enlighet med nu gällande lagstiftning. Mot detta skall dock ställas nackdelarna med den av kommunförbundet föreslagna ordningen.

Enligt polismyndighetens mening vore det mot svensk rättstradition att låta anställda i ett kommersiellt bolag få utöva rättstillämpning på allmän plats. Den omständigheten att detta skulle ske på uppdrag av en kommun förändrar inte saken. Av kommunförbundets förslag framgår inte om trafikövervakningsarbetet skulle utföras i vaktbolagsuniform. Om arbetet utförs i vaktbolagsuniform måste det vara mycket svårt för allmänheten att förstå med vilken rätt de utövar sitt "ämbete". En ytterligare privatisering av rättsväsendet vore enligt polismyndighetens mening olämpligt ur främst rättssäkerhetssynpunkt.

*Polismyndigheten i Nyköping:*

Polismyndigheten har idag inte resurser att i någon större omfattning ombesörja övervakning av efterlevnaden av sådana föreskrifter rörande parkering eller stannande av fordon som omfattas av förordnande enligt lagen (1976: 206) om felparkeringsavgift. Någon ändring av detta förhållande är sannolikt inte att vänta.

Övervakningen sköts i största utsträckning av trafikövervakare enligt bestämmelserna om kommunal trafikövervakning.

Trafikövervakarna skall ha erhållit lämpad utbildning för övervakningsarbetet.

Därutöver sköts parkeringsövervakning på enskilda parkeringsplatser genom markägarens försorg, lag (1984: 318) om kontrollavgift vid olovlig parkering.

Polismyndigheten har ingen principiell invändning mot att kommunal trafikövervakning bedrivs med tillfällig personal under förutsättning dels att de erhållit föreskriven utbildning och dels att de under trafikövervakningsarbetet står under samma förmansskap som de nuvarande kommunala trafikövervakarna.

*TSV:*

Trafiksäkerhetsverket delar den av kommunförbundet anförda uppfattningen att det kan vara såväl praktiskt som lämpligt att använda personal som inte är kommunalt anställd för kommunal trafikövervakning. Detta gäller särskilt för insatser som är säsongbetonade eller i övrigt har karaktär av deltidstjänstgöring.

Enligt trafiksäkerhetsverkets mening kan därutöver trafiksäkerhetsmässiga vinster erhållas med det av kommunförbundet framförda förslaget. Polisen kan då, i än högre grad än som redan skett, avlastas övervakning av fordonsuppställning och i stället använda sina resurser till övervakning av den rörliga trafiken.

*Länsstyrelsen i Kalmar län:*

I Kalmar län förekommer trafikövervakning med parkeringsvakter i de tre största tätorterna. Endast kommunalt anställd personal anlitas. En underhandsförfrågan har visat att det föreligger svårigheter att få verksamheten att fungera vid sjukdomsfall och under ledigheter, eftersom det endast

finns ett fåtal utbildade kommunalt anställda trafikövervakare i kommunerna. De av kommunförbundet konstaterade problemen finns således även här i länet.

Det är ur såväl ordnings- som trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att parkeringsövervakning förekommer i erforderlig omfattning. Polisen kan normalt inte prioritera denna verksamhet. Den kommunala trafikövervakningen bör därför fortgå om möjligt i full utsträckning även under den fast anställda personalens semestrar och andra ledigheter.

#### *Länsstyrelsen i Kopparbergs län:*

Av länets 15 kommuner bedriver 5 kommuner med länsstyrelsens tillstånd egen trafikövervakning. Borlänge, Falu och Leksands kommuner har från trafikövervakningens början haft anställd personal för denna uppgift. Ludvika och Mora kommun har numera, sedan rättsläget klarlagt, anställt personal för de 60 resp 160 timmar per månad trafikövervakning sker. I övriga 10 kommuner handhar polisen övervakningen.

Den kommunala trafikövervakningen, som avser fordons parkering och stannade, är en form av myndighetsutövning. Delegation av övervakningen till entreprenör kräver lagändring. Inom många andra områden utövas kommunal kontrollverksamhet. Som exempel kan nämnas miljö- och hälso- skydd samt byggnadssektorn.

Den kommunala trafikövervakningen är till sin art näraliggande polisens övervakande verksamhet även om påföljderna är olika. Den offentliga insynen i polisens arbete är god. Enligt länsstyrelsens mening bör det vara en allmän strävan att söka behålla möjligheterna till en granskning av de skilda kommunala eller statliga verksamheterna som rymmer maktbefogenheter av olika slag. Vissa praktiska fördelar kan kommunförbundets förslag ge i de fall där behovet av anställda trafikvakter är ringa. Länsstyrelsens uppfattning är den, att värdet av insyn i och med därmed förutsättningar att påtala felaktigheter i verksamheten är avsevärt högre än den vinst kommunförbundets förslag kan ge. Ett bifall till kommunalförbundets förslag kan dessutom få till följd, att möjligheterna, med eller utan rätt, antas stå öppna för en vidgad delegation av myndighetsutövning inom andra förvaltningsområden. Länsstyrelsen anser därför att begärd lagändring inte bör ske.

#### *TCO:*

Hemställan gäller trafikövervakning, vilket är ett uppenbart fall av myndighetsutövning. Både rättssäkerhet och krav på insyn omöjliggör enligt TCOs uppfattning att sådan verksamhet läggs ut på entreprenad. Kommunförbundets argumentering gäller endast parkeringsövervakning, där endast en begränsad del av den myndighetsutövning som trafikövervakning innebär. Även om Kommunförbundets hemställan enbart skulle ha gällt parkeringsövervakning gäller enligt TCOs mening samma principiella invändning.

TCO vill därtill framhålla att i 1981 års polisberednings sista betänkande föreslås ändrade arbetsmetoder och ett bättre utnyttjande av polispersonalen. Dessa förslag innebär att den yttre verksamheten kan intensifieras på den inres bekostnad. Det blir då möjligt för polistyreliens ledamöter att prioritera exempelvis parkeringsövervakning efter lokala behov.

Enligt förbundet är den kommunala trafikövervakningen/parkeringsregleringen ett viktigt instrument för att åstadkomma säkerhet och framkomlighet i trafiken. Den är även viktig för en effektiv renhållning och gatuunderhåll liksom ett trafikpolitiskt styrmedel. Ansvar för trafikövervakningen på allmänna gator m. m. har också hittills ansetts som en självklar kommunal angelägenhet.

Att trafikövervakningen utförs av den kommunala myndigheten själv har allmänt uppfattats som en garanti för rättsäkerhet och lika behandling av trafikanterna. Detta synsätt återspeglas också i berörd lagstiftning. De motiv kommunförbundet anför, som skäl för en ändring av lagstiftningen, i syfte att tillåta kommunerna att lämna ut trafikövervakningen på entreprenad är enligt förbundet inte bärande för att överge nuvarande kommunala ansvar för trafikövervakningen.

Förbundet har förståelse för att det i vissa fall kan uppstå problem i samband med trafikövervakning. De situationer och skäl som kommunförbundet anser motiverar en generell möjlighet att privatisera trafikövervakningen i landets kommuner förefaller i första hand vara av planerings- och organisationskaraktär. Dessutom vill förbundet ifrågasätta om inte behovet av trafikövervakning överskattas i skrivelsen.

Landets samtliga kommuner är relativt stora arbetsgivare. Genom planering, organisation och viss flexibilitet bör berörda kommuner klara att möta säsongbetonade trafikövervakningsbehov liksom övervakningsproblem som kan uppstå i samband med olika engagemang, semester och sjukdom. Sådan verksamhets- och personalplanering krävs och är normalt möjlig i all övrig kommunal verksamhet. I detta ligger bl. a. en skyldighet att ge nödvändig utbildning liksom anpassa verksamheten efter varierande behov, vilket inte minst gäller för de tekniska förvaltningarna.

Vad sedan beträffar behovet av utökad trafikövervakning i landets kommuner har förbundet genomfört en enkätundersökning (första halvåret 1984) bland förbundets lokalavdelningar. Undersökningen visar att endast i fyra avdelningar, eller sammanlagt i sju (7) kommuner fanns det eller fördes det diskussioner om att lägga ut delar av trafikövervakningen på entreprenad. Detta tyder på att både behovet och viljan att i kommunerna överföra trafikövervakningsuppgifter på entreprenad var ytterst begränsad redan innan Svea Hovrätt behandlat frågan.

I de fall trafikövervakning krävs av säkerhetsskäl, vid exempelvis något engagemang utgår förbundet vidare ifrån att polismyndigheten är behjälplig med resurser. Erfarenheter talar också för att så sker. Förbundet vill även i detta sammanhang lyfta fram de diskussioner som förts ifråga om en utvidgning av trafikövervakarnas arbetsuppgifter. En privatisering av trafikövervakningen skulle stå i strid med en sådan utveckling då de tilltänkta uppgifterna också har inslag av myndighetsutövning.

Förbundet vill med vad som ovan anförts avvisa en förändring av nuvarande trafikövervaknings lagstiftning och propåerna om en avveckling av det samlade kommunala ansvaret för verksamheten. Det är enligt förbundet viktigt att allmänhetens/trafikanternas förtroende för rättsäkerhet och lika behandling upprätthålls.

### 3 Trafikövervakare anställda hos vaktbolag

Flertalet av de remissinstanser som inte har någon invändning mot kommunförbundets förslag ställer upp olika villkor som förutsättning för genomförande av förslaget. *Polismyndigheten i Umeå*, som i och för sig är negativ till förslaget, vill också ställa upp vissa villkor, om förslaget ändå skulle genomföras.

Vidare anføres följande.

#### *Hovrätten över Skåne och Blekinge:*

Om den föreslagna lagändringen kommer till stånd är det angeläget att bestämmelserna utformas så att allt ansvar för trafikövervakningen även framgent kommer att åvila kommunen. Vidare bör bestämmelserna i förordningen (1978: 578) gälla även för trafikövervakare, som ej är anställd i kommunen.

#### *Överåklagaren i Göteborg:*

Denna (översynen) bör särskilt ta hänsyn till de speciella krav som måste ställas vid denna art av delegering. Rättssäkerhetsaspekten har därvidlag en framskjuten position liksom det skadeståndsansvar som finns kopplat till parkeringsvakter som representanter för det allmänna. Även utbildning och skyddsfrågor är av central betydelse.

#### *Regionåklagarmyndigheten i Vänersborg:*

Jag har förståelse för Svenska Kommunförbundets hemställan om en lagändring, som möjliggör att under vissa perioder av året eller av andra praktiska skäl anlita ej kommunanställd personal som trafikövervakare. Under förutsättning att denna personal har föreskriven utbildning, är förordnad av kommunen och kommunen handhar den operativa ledningen av trafikövervakarnas arbete, finner jag från åklagarsynpunkt ej skäl som talar mot den av kommunförbundet hemställda lagändringen.

#### *RPS:*

Om enskilt rättssubjekt skall äga denna rätt till myndighetsutövning, är det enligt styrelsens uppfattning ett ocftegivligt krav att följande fyra huvudvillkor är uppfyllda.

- 1 Berörd personal skall ha genomgått erforderlig utbildning  
Rikspolisstyrelsen har fastställt minimikrav för denna utbildnings innehåll och omfattning.
- 2 Berörd personal skall bära fastställd uniform  
Rikspolisstyrelsen har fastställt vilka uniformspersedlar en trafikövervakare skall bära under tjänsteutövning. Väktaruniform får inte bäras.
- 3 Berörd personal skall av respektive kommun erhålla personliga förordnanden

Det kan inte anses tillfyllest att ett bolag tecknar ett entreprenadavtal om trafikövervakning med berörd kommun. De enskilda befattningshavare som bolaget har för avsikt att anlita för denna verksamhet skall förordnas av respektive kommun inom vars jurisdiktion trafikövervakning skall äga rum. Härvid bör kommunen åläggas en skyldighet att innan förordnade meddelas kontrollera att vederbörande genomgått fastställd utbildning.

#### 4 Respektive kommun skall indirekt svara för arbetsledning och policybeslut

Även om en lagöversyn skulle få till följd att enskilt rättssubjekt äger rätt till myndighetsutövning så bör kommunerna exkluderas från rätten att överlämna trafikövervakningen till annan. Entreprenadavtal bör utformas så att det står helt klart för respektive entreprenör att denne utför trafikövervakningen på uppdrag av kommunen och enligt de direktiv som kommunen utfärdar samt i enlighet med den trafikpolitiska policy som kommunen fastställt.

Med beaktande av vad som angivits ovan biträder rikspolisstyrelsen Svenska kommunförbundets skrivelse, att regeringen måtte initiera en översyn av lagstiftningen rörande kommunal trafikövervakning.

#### *Polismyndigheten i Kalmar:*

Under förutsättning att arbetsledningen beträffande övervakningsinsatserna är kommunalt anställd och att entreprenörens personal har erforderlig utbildning för trafikövervakare har polismyndigheten intet att erinra mot att trafikövervakning även får utföras av personal som ej är anställd av kommunen.

#### *Polismyndigheten i Oskarshamn:*

Inget finns att erinra mot att kommuner anlitar icke kommunalanställd personal för sådan trafikövervakning som regleras enl. 1 § Lag (1964: 321) om kommunal trafikövervakning.

Det förutsättes dock att den operativa ledningen och ansvaret som hittills kommer att innehåsa av kommunen och icke går att delegera till entreprenör.

Vidare skall ställas som ett oundvikligt krav att icke kommunalanställd personal skall genomgå författningssenlig utbildning samt bära uniform med särskilt tjänstetecken för trafikövervakare.

#### *TSV:*

Trafikövervakning är en förvaltningsuppgift som innefattar myndighetsutövning inom politirättens område. Ett överlämnande till enskild bör därför från allmän synpunkt och med hänsyn till rättssäkerheten endast tillåtas under förutsättning att kommunen är tillförsäkrad bestämmanderätten vad gäller ledningen av de inhyrda trafikövervakarnas operativa verksamhet. Det måste således ankomma på kommunen att bestämma var, när och hur övervakningen skall utföras.

Det bör även vara ett krav för överlämnande att de personer som skall utföra övervakningen är tydligt angivna. Den som skall utföra övervakningen bör därför vara särskilt förordnad härför av kommunen.

*Länsstyrelsen i Kalmar län:*

Det kan anföras principiella skäl mot att låta hos enskild eller företag anställd person fullgöra sådan myndighetsuppgift som trafikövervakning. De praktiska erfarenheter som nu redovisas av kommunförbundet talar dock för att en justering av nu gällande regler bör komma till stånd. Under förutsättning att den operativa ledningen och ansvaret ligger hos kommunen och att samma utbildning som nu finns föreskriven krävs, kan ett användande av en icke kommunanställd trafikövervakare accepteras som ett komplement till gällande ordning.

*Polismyndigheten i Umeå:*

För det fall att lagen om kommunal trafikövervakning ändå skulle ändras så att vaktbolagspersonal får utföra trafikövervakning åt kommunerna måste denna rättighet förenas med följande villkor. Kommunerna skall svara för den operativa ledningen av verksamheten och aktuell vaktbolagspersonal skall ha för uppgiften föreskriven utbildning samt bära sådan klädsel att det av denna tydligt framgår att de utövar kommunal trafikövervakning. De skall även medföra bevis utfärdat av kommunen som utvisar att de har rätt att utföra kommunal trafikövervakning.

## 4 Trafikövervakare anställda hos en annan kommun

Några av de instanser som är negativa till kommunförbundets förslag kan dock acceptera att en kommun som trafikövervakare anlitar anställda hos en annan kommun. *Svenska kommunalarbetareförbundet* pekar på möjligheten att bilda kommunalförbund för uppgiften i fråga.

Följande anföras.

*Kammarrätten i Jönköping:*

Som framgått av det föregående anser kammarrätten interkommunal samverkan lämplig ifråga om trafikövervakning. Lagen om kommunal trafikövervakning bör därför ändras så att person som är anställd i en kommun och där fått förordnande att vara trafikövervakare är behörig att utföra trafikövervakning i annan kommun som träffat avtal härom med anställningskommunen.

*Polismyndigheten i Malmö:*

Däremot bör det enligt polismyndighetens åsikt lämnas möjlighet att samordna trafikövervakningen över kommungränserna genom överenskommelser mellan olika närbelägna kommuner för att få till stånd ett mera effektivt utnyttjande av personalen i den mån trafikövervakningsuppgifterna inte kan kombineras med andra lämpliga arbetsuppgifter i den kommunala verksamheten.

Då Hovrätten för västra Sverige inte accepterat ett system där en kommun (Göteborg) avtalsvägen ombesörjer trafikövervakning åt en annan kommun (Mölnadal) kan emellertid prövas om inte övervakningen kan skötas via s. k. kommunalförbund. Med ett sådant system skulle exempelvis mindre kommuner kunna sluta sig samman och avhjälpa ett eventuellt trafikövervakningsbehov. Viktigt här är dock om Lagen om kommunalförbund tillåter att också det löpande ansvaret och den operativa ledningen för verksamheten överförs till kommunalförbundet. Detta för att den enskilda kommunen vid en sådan lösning inte skall belastas med dubbla kostnader för administration och ledning m. m.

## 5 Övriga frågor

Kommunförbundet tar i sin skrivelse upp frågan om ett anlitage av utomstående trafikövervakare kan anses utgöra olaga arbetsförmedling. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* synes anse att så är fallet.

*TSV* frågar sig om det finns något behov av en bestämmelse om att länsstyrelsen i samband med beslut om kommunal trafikövervakning skall ange minsta antalet övervakare.

# Innehåll

Prop. 1986/87: 51

Regeringens proposition .....	1
Propositionens huvudsakliga innehåll .....	1
Lagförslag .....	2
Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 23 oktober 1986	5
1 Inledning .....	5
2 Föredraganden .....	6
2.1 Parkeringsövervakning .....	6
2.2 Rapporteftergift m. m. ....	8
3 Upprättade lagförslag .....	9
4 Hemställan .....	9
5 Beslut .....	9
<i>Bilaga 1</i> Svenska kommunförbundets skrivelse .....	10
<i>Bilaga 2</i> Sammanställning av remissyttrandena .....	12

