

Motion till riksdagen 2024/25:1689

av **Hans Ekström (S)**

Reglering av parkeringslagstiftningen

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över parkeringslagstiftningen och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Självklart kräver stora samhällsproblem både riksdagens uppmärksamhet och stora insatser av stat och civilsamhälle. Rättssamhället är i dag under press då det inte finns tillräckligt välfungerande rättsregler och institutioner som sätter stopp för våld, narkotikahandel, penningtvätt, gängkriminalitet, skjutningar, sprängningar och annan grov brottslighet.

Men det finns också andra områden som mer har att göra med vardagslivet och där både rättsosäkerhet och bristande förtroende breder ut sig. Ett sådant område är parkering. De regler som vi har för den parkering som kommunerna ansvarar för och den parkering som sker på tomtmark, som både kommuner och privata p-bolag sköter.

En statlig utredning tillsattes redan 2004 med uppgift att komma med förslag till ny reglering av parkeringsområdet. Syftet var att modernisera regelsystemet som redan då ansågs föråldrat. Utredningen lades fram 2006 (SOU 2006:109), men den hade ett tveksamt fokus på att sammanfoga de olika rättsregler som gäller för gatumarks-parkering och tomtmarksparkering. Därför blev motståndet starkt och förslaget lades på hyllan. Sedan dess har frågan lyfts flera gånger i riksdagen, men inget ansvarigt statsråd har valt att agera. Kanske för att både kommunerna och de privata p-bolagen är emot förändringar. För båda är det nuvarande systemet en lönsam kassako som varje år genererar flera miljarder i intäkter.

Det finns i dag ett stort behov av att tillsätta en utredning för att brett analysera möjligheterna att modernisera Sveriges nuvarande parkeringslagstiftning. Dagens regler är från en svunnen tid, innan det fanns konsumentskydd, appar, betalkort och andra elektroniska betalssystem som finns i dag. Den tekniska utvecklingen har även varit till

fördel för parkerarna, dock har riskerna successivt lagts mer och mer på den enskilda bilisten.

Det finns flera brister och problem i vårt nuvarande system. Ett är bristen på konsumentskydd. Dagligen drabbas hundratals parkerare av det som i folkmun kallas parkeringsböter, trots att de betalt och oftast fått ett kvitto på betalningen. Det räcker nämligen inte att betala för parkeringsplatsen, utan du måste betala på rätt sätt och därtill kunna bevisa detta. Här läggs i princip hela ansvaret på dig som betalar. Även om du har betalat i parkeringsautomaten drabbas du av parkeringsbot, om biljetten inte varit tillräckligt synlig framme i bilen. Och även om du betalat via en app väntar ett straff om någon liten detalj blivit fel. Dessutom bär parkeraren till stora delar även ansvaret för att begripa om och i så fall när det är tillåtet att stå på parkeringen. Trots betalning väntar straff om det anses att du borde förstått den ofta oklara information som framgår av skyltningen. Det förekommer självklart att parkeraren vet med sig att denne gjort fel och kanske till och med kalkylerar med att risken för påföljd är en lägre kostnad att bära än kostnaden för att göra rätt. Men oftast är det inte så. I stället drabbar straffet någon som upplever sig ha försökt att göra rätt för sig. Detta är djupt olyckligt eftersom det skadar förtroendet för rättssamhället.

Parkeringsböter heter egentligen felparkeringsavgift när det handlar om parkering på gatumark respektive kontrollavgift för parkering på tomtmark. De här avgifterna, böterna, ger mycket stora inkomster till kommuner och privata parkeringsbolag samtidigt som den enskilde ofta är helt maktlös. Även om personen egentligen har rätt är det mycket svårt att få rätt mot vinstsökande parkeringsbolag och kommuner. I sin strävan efter effektivitet har lagstiftaren också tummat på grundläggande rättssäkerhetskrav. Om det blir tvist och saken går till domstol, ska domstolarna enligt rättspraxis fästa större tilltro till parkeringsvakten än till parkeraren. Om du har fått en kommunal felparkeringsavgift är det till polisen du måste vända dig för att bestrida den. Då gäller det att du har juridiken klar för dig. Du måste exempelvis betala parkeringsboten, även om du har rätt och eventuellt så småningom även får rätt. I så fall får du pengarna tillbaka, men det kan ta två år.

Högsta domstolen har avgjort tre likartade fall där utländska bilister betalat och fått kvitto på betalningen men missat att ange bilens registreringsnummer på rätt sätt, eftersom deras registreringsnummer inte överensstämte med svensk standard. Glädjande nog avgjorde HD till bilisternas fördel efter en flera år lång kamp i både tingsrätt och hovrätt, men tyvärr är domen bara prejudicerande i de udda fall med de problem som utländska bilister har att parkera. Samtidigt har HD inte ens velat behandla ett fall där en svensk bilist blivit fälld för att i god tro ha betalat i fel p-automat, trots att det helt saknades anvisningar om var betalningen skulle göras.

En reformerad parkeringslagstiftning måste ha som mål att stärka konsumentskyddet för de som försökt att göra rätt och samtidigt avlasta domstolarna från denna typ av enkla parkeringsmål.

När det gäller parkering på gatumark är problemet att kommuner nu i stor utsträckning har börjat tänja på lagstiftningens syfte och regler. Lagen ger kommunerna en möjlighet att differentiera felparkeringsavgifterna från 75 upp till 1 300 kronor. Och man använder p-avgifter på ställen och tider där det inte finns någon trängsel trots att både lagen och rättsfall förbjuder detta. Ofta reglerar kommunen hellre trängseln med p-avgifter i stället för p-skiva eftersom en sådan inte ger några intäkter till kommunkassan, trots att p-skiva är betydligt enklare att hantera för trafikanterna. Särskilt de större städerna har numera valt att lägga de flesta avgifterna på 1 000 kronor

eller högre även för lindriga förseelser. Dessutom anställer man fler p-vakter som har till uppgift att beivra även det mest försumbara formfel så att kommunen kan kassera in fler felparkeringsavgifter. Avgifterna har blivit en ny skattekälla trots att det egentligen är vi i riksdagen som ska besluta om sådana.

Att polisen som myndighet inte får någon del av de intäkter som fortkörningsböter genererar är en utmärkt ordning. Sådana böter går som helhet rakt in i statskassan. Risken vore annars att polisen skulle prioritera att bötfälla fortkörare för att stärka sin egen budget i stället för att jaga gängkriminella. En vägledande princip i ett rätts-samhälle bör alltså vara att det inte ska finnas några incitament för den ansvariga organisationen att tjäna egna pengar på att bötfälla fler och tänja på lagstiftningens syfte.

Med den utveckling som jag här beskrivit vill jag ifrågasätta om det är rimligt att kommunerna har makt både att bestämma p-avgifter och felparkeringsavgifter, att anställa ett valfritt antal p-vakter och att kassera in hela intäkten till den egna kommunens budget. En mer rimlig ordning vore enligt min mening att samma förseelse borde leda till samma straff i hela landet. En fråga bland flera som alltså borde utredas är om inte ansvaret för att bestämma felparkeringsavgifterna borde lyftas bort från kommunerna och i stället vara ett statligt ansvar som fallet exempelvis är i Tyskland i dag.

Parkering på tomtmark har i motsats till gatumarksparkeringen inte till syfte att skapa ordning i trafiken; det är i stället en form av markupplåtelse som syftar till att skapa intäkter till markägaren. Och om man parkerar fel på tomtmark kallas det alltså inte felparkeringsavgift utan kontrollavgift. Markägaren kan till exempel vara ett sjukhus, en bostadsrättsförening eller ett köpcentrum och den anlitar ofta ett privat parkeringsbolag för övervakningen. Mycket ofta är avtalet mellan markägaren och p-bolaget ett s.k. nollavtal, där p-bolagets enda ersättning är de intäkter som består av parkeringsavgifter och kontrollavgifter. Bolaget tjänar alltså på att så många som möjligt parkerar fel, och någon drivkraft att ha tydlig och lättbegriplig skyltning finns inte. Det förekommer att anvisningarna för hur man ska betala är näst intill obegripliga och dessutom ofta skrivna med extremt litet teckensnitt. Dessutom förekommer förmodligen lönesystem som bygger på att parkeringsvakten tjänar på att lappa så många som möjligt. Bolagen förnekar detta, men i Norge har man funnit det motiverat att uttryckligen förbjuda sådan lönesättning. Att Sverige skulle sakna denna avart är inte troligt. I Sverige finns inte heller någon myndighetstillsyn över denna marknad för privata straff. I både Danmark och Norge har man system som övervakar parkeringsbolagen.

Jag anser att det nu är hög tid att Sverige ser över sin parkeringslagstiftning och anpassar den till moderna rättssäkerhetskrav, som man gjort i både Danmark, Norge och Finland. Vi har antagligen en hel del att lära av våra nordiska grannar och av Tyskland.

Hans Ekström (S)