

Motion till riksdagen 2025/26:918

av **Hans Ekström och Caroline Helmersson Olsson (båda S)**

Behov av en moderniserad parkeringslagstiftning

Förslag till riksdagsbeslut

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

Motivering

Allvarliga samhällsproblem kräver både riksdagens uppmärksamhet och betydande insatser från statliga och civila aktörer. Rättssamhället är i dag utsatt för påfrestningar till följd av ej tillräckligt välfungerande rättsregler och institutioner som inte i tillräcklig grad förmår sätta stopp för våld, narkotikahandel, penningtvätt, gängkriminalitet, sprängningar, skjutningar och annan grov brottslighet.

Det finns även områden som berör vardagslivet, där både rättsosäkerhet och minskat förtroende sprider sig. Ett tydligt exempel är parkering. Här gäller olika regler för kommunal parkering på gatumark och för parkering på tomtmark, som kan hanteras av både kommuner och privata parkeringsbolag.

En statlig utredning med uppdrag att reformera parkeringslagstiftningen tillsattes redan 2004 och redovisades i betänkandet SOU 2006:109. Förslaget mötte dock betydande motstånd, främst på grund av inriktningen att samordna regleringen för gatumarks- och tomtmarksparkering, och har därför inte lett till lagstiftningsåtgärder. Sedan dess har frågan återkommande väckts i riksdagen utan att något ansvarigt statsråd har agerat. Eventuellt beror detta på att nuvarande system är lönsamt, för både kommuner och parkeringsbolag, och genererar stora intäkter.

Det finns ett påtagligt behov av en ny, bred översyn av parkeringslagstiftningen. Dagens reglering har stora brister och är utformad för en annan tid, innan moderna betalsystem, digitala tjänster och ett förstärkt konsumentskydd etablerats. Den tekniska utvecklingen har gynnat bilister i vissa avseenden, men riskerna och ansvaret har i allt högre grad överförs till den enskilde.

Ett centralt problem är bristande konsumentskydd. Många parkeringsavgifter, felparkeringsavgifter och kontrollavgifter utfärdas trots att avgiften erlagts och betalningskvitto finns. Parkeringsavgiften måste inte bara betalas korrekt; betalaren måste även kunna bevisa betalningen enligt strikta formkrav. Även mindre avvikelser, såsom bristfälligt synlig biljett eller felaktig appregistrering, leder ofta till avgift. Informationsskyldigheten är i praktiken överlämnad till den enskilde bilisten trots ibland otydlig skyltning.

Rättssäkerhetsbristerna är betydande. Domstolar har enligt etablerad praxis att fästa större tilltro till parkeringsvaktens uppgifter än till parkerarens. Tvistlösning är komplicerad: vid kommunal felparkeringsavgift krävs anmälan hos polisen, och avgiften måste erläggas även om den bestrids. Återbetalning kan dröja i flera år. Högsta domstolen har i några fall gett utländska bilister rätt, men prejudikaten är begränsade och täcker inte vanliga situationer för svenska bilister.

I dagsläget tänjer kommunerna i stor utsträckning på lagstiftningens syfte och regler och har i hög grad kommit att använda felparkeringsavgifter som en inkomstkälla. Lagen tillåter differentiering mellan 75 och 1 300 kronor, och många större kommuner har fastställt höga avgiftsnivåer även vid mindre överträdelse. Personalstyrkan av parkeringsvakter har i vissa fall utökats i syfte att maximera intäkterna. Detta står i strid med principen att sanktioner inte ska utformas för att finansiera den myndighet som beslutar om dem.

Parkering på tomtmark syftar inte till att reglera trafikflöden utan till att generera intäkter för markägaren. Övervakningen sker ofta genom privata parkeringsbolag, vanligen enligt så kallade nollavtal där bolagets ersättning utgörs av avgifter och kontrollavgifter. Detta skapar ett ekonomiskt incitament att utfärda så många avgifter som möjligt. Skyltning och betalningsanvisningar är inte sällan otydliga, och det finns misstankar om provisionsbaserade lönesystem, något som uttryckligen förbjödits i Norge men ännu inte regleras i Sverige. Tillsyn av dessa privata aktörer saknas helt, till skillnad från ordningar i bland annat Danmark och Norge.

Principen att Polismyndigheten inte får någon del av de intäkter som fortkörningsböter ger är en utmärkt ordning. Sådana böter går i sin helhet rakt in i statskassan. Annars finns risken att polisen i vissa fall prioriterar att bötfälla fortkörare för att stärka sin egen budget, i stället för att jaga gängkriminella. En vägledande princip i ett rättssamhälle 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.

En mer rimlig ordning vore att samma förseelse innebar samma straff i hela landet. Bland flera saker kring detta som bör utredas är om inte ansvaret för att bestämma felparkeringsavgifterna rimligen borde lyftas bort från kommunerna och i stället vara ett statligt ansvar som det exempelvis är i Tyskland i dag.

Det är angeläget att Sverige genomför en omfattande översyn av parkeringslagstiftningen. En reform bör omfatta:

- Förstärkt konsumentskydd för bilister som i god tro erlagt avgift.
- Likvärdig rättstillämpning i hela landet, exempelvis genom att beslut om felparkeringsavgift överförs från kommunal till statlig nivå.
- Tillsyn över privata aktörer och förbud mot ersättningsmodeller som premierar avgiftsutfärdande.
- Tydligare informationskrav och modern anpassning till digitala betalsystem.

- En reformerad ordning bör ha som övergripande syfte att stärka rättssäkerheten, motverka ekonomiska egenintressen hos ansvariga aktörer och återställa allmänhetens förtroende för rättsstaten i denna del.

Hans Ekström (S)

Caroline Helmersson Olsson (S)