



REGERINGSKANSLIET

Remiss

2007-01-17

N2006/10904/TP

Näringsdepartementet

Enheten för transportpolitik

Monika Przedpelska Öström

Telefon 08-405 49 24

Telefax 08-405 22 98

E-post Monika.Przedpelska-Ostrom@industry.ministry.se

STOCKHOLMS STAD	
Kommunstyrelsen	
KF/KS Kansli	
Ink.	2007-01-30
Dnr:	314-422/2007
Till:	RTL

Parkeringsutredningen SOU 2006:109 Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering

Remissinstanser:

1. Riksdagens ombudsmän
2. Svea hovrätt
3. Göteborgs tingsrätt
4. Kammarrätten i Jönköping
5. Länsrätten i Skåne län
6. Domstolsverket
7. Rikspolisstyrelsen
8. Skatteverket
9. Kronofogdemyndigheten
10. Datainspektionen
11. Länsstyrelsen i Västernorrlands län
12. Konsumentverket
13. Allmänna reklamationsnämnden
14. Vägverket
15. Luftfartsverket
16. Nynäshamns kommun
17. Stockholms stad
18. Uppsala kommun
19. Katrineholms kommun
20. Norrköpings kommun
21. Kalmar kommun
22. Gotlands kommun
23. Ronneby kommun
24. Trelleborgs kommun
25. Falkenbergs kommun
26. Göteborgs Stad
27. Karlskoga kommun
28. Borlänge kommun
29. Sandvikens kommun

30. Sundsvalls kommun
31. Umeå kommun
32. Gällivare kommun
33. Sveriges Kommuner och Landsting
34. Näringslivets Regelnämnd
35. Polisförbundet
36. ST-Polisväsendet
37. Svenska Kommunalarbetareförbundet
38. Svenska Transportarbetareförbundet
39. Sveriges Åkeriföretag
40. Barnombudsmannen
41. De Handikappades Riksförbund
42. Gröna Bilister
43. Göteborgs Stads Parkeringsaktiebolag
44. Motormännens Riksförbund
45. Svenska Inkassoföreningen
46. Sveriges MotorCyklister
47. Svenska Parkeringsföreningen
48. TeleP AB

Bifogat återfinns Parkeringsutredningens slutbetänkande – ett enhetligt sanktionssystem för felparkering. Som ett led i den fortsatta hanteringen av frågan skickas förslagen på remiss. Remissvar skall vara inkomna antingen till Näringsdepartementets registratorkontor i 4 exemplar (1 **underskrivet original och 3 kopior**) eller per e-post till ronald.rutgersson@industry.ministry.se, senast den 15 maj 2007. Eventuella frågor om remissen besvaras av Monika Przedpelska Öström.

Myndigheter under regeringen är skyldiga att svara på remissen. En myndighet avgör dock på eget ansvar om den har några synpunkter att redovisa i ett svar. Om myndigheten inte har några synpunkter, räcker det att svaret ger besked om detta.

För **andra remissinstanser** innebär remissen en inbjudan att lämna synpunkter.

Råd om hur remissyttranden utformas finns i Statsrådsberedningen broschyr "Svara på remiss. Hur och varför?" Broschyren kan beställas från Regeringskansliets förvaltningsavdelning, Information Rosenbad 103 33 Stockholm.



Siv Gustavsson
Departementsråd



BETÄNKANDE AV PARKERINGSUTREDNINGEN



STATENS OFFENTLIGA
UTREDNINGAR

SOU 2006:109

Till statsrådet Åsa Torstensson

Regeringen beslutade den 16 december 2004 att tillkalla en särskild utredare med uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och utarbeta förslag till den reglering som bedöms nödvändig.

Den 16 december 2004 förordnades numera f.d. riksdagsledamoten Johnny Gylling att vara särskild utredare.

Som experter har från och med den 14 mars 2005 medverkat numera kanslirådet Klara Cederlund, trafikingenjören Lars Ahlman, polisinspektören Karina Lundström, projektledaren Per Sandberg, trafikingenjören Åke Svedberg och parkeringschefen Eiwor Wikström. Som expert har från och med den 28 april 2005 medverkat rättssakkunniga Jenny Forkman. Som adjungerade experter har medverkat från och med den 7 september 2005 bolagsjuristen Christer Björklund, den 9 februari 2006 förbundsjuristen Tommy Rastas samt den 1 juni 2006 förbundsjuristen Germund Persson.

Numera kammarrättsrådet Niclas Falkendal har varit sekreterare i utredningen från och med den 1 februari 2005 till och med den 1 december 2006. Hovrättsassessorn Henrik Andersson har varit sekreterare i utredningen sedan den 21 augusti 2006.

Utredningen har antagit namnet Parkeringsutredningen (N 2004:21).

Härmed överlämnar utredningen sitt betänkande *Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering* (SOU 2006:109).

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm i december 2006

Johnny Gylling

/Niclas Falkendal

Henrik Andersson

Innehåll

Sammanfattning	15
Författningsförslag	21
1 Utredningens uppdrag och arbete	65
1.1 Utredningens uppdrag.....	65
1.2 Utredningens arbete	66
2 Gällande ordning.....	69
2.1 Begreppen stannande och parkering.....	69
2.2 Det offentligt rättsliga systemet.....	69
2.2.1 Bestämmelser som reglerar förhållandet mellan enskilda och det allmänna	69
2.2.2 Trafikförordningen.....	70
2.2.3 Kommunala avgiftslagen	71
2.2.4 Lagen om felparkeringsavgift.....	71
2.2.5 Förordningen om felparkeringsavgift	73
2.2.6 Lagen om kommunal parkeringsövervakning.....	74
2.3 Det civilrättsliga systemet	74
2.3.1 Bestämmelser som reglerar förhållandet mellan enskilda.....	74
2.3.2 Lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering	75
2.4 Huvudsakliga skillnader mellan systemen.....	76
2.5 Flyttning av fordon i vissa fall.....	77

3	Några tidigare utredningar av intresse	79
3.1	Parkeringskommittén	79
3.2	Departementspromemorian Vissa frågor om kontroll av parkeringsbestämmelsernas efterlevnad.....	80
3.3	Tomtparkeringsutredningen.....	82
3.4	Åklagarutredningen-90	87
3.5	Trafikpolisutredningen	89
3.6	Vägverkets rapport med förslag till nya parkeringsbestämmelser.....	91
3.7	Polisverksamhetsutredningen.....	92
4	Några grundläggande rättsliga frågeställningar.....	95
4.1	Inledning.....	95
4.2	Förutsättningarna för att få ta ut parkeringsavgift.....	95
4.2.1	Bakgrunden till kommunala avgiftslagen	95
4.2.2	Begreppen allmän plats och offentlig plats.....	97
4.2.3	Platsen skall stå under kommunens förvaltning	99
4.2.4	Parkeringsavgifterna och lokala trafikföreskrifter	100
4.2.5	Särbehandling av vissa grupper eller fordon.....	101
4.3	Gränsdragningen mellan skatt och avgift	107
4.3.1	Allmänt	107
4.3.2	Storstadstrafikkommitténs överväganden angående bilavgifter	109
4.3.3	Miljöstyrande vägavgifter i tätort.....	113
4.3.4	Övervägandena angående trängselskatt	114
4.3.5	Något om trängselskattens behandling i riksdagen.....	117
4.4	Gränsdragningen mellan det offentligrättsliga och det civilrättsliga systemet	119
4.5	Utredningens överväganden	126

5	En moderniserad parkeringslagstiftning	133
5.1	Utgångspunkter för en modern parkeringslagstiftning.....	133
5.1.1	Grundläggande krav på rättssäkerhet	133
5.1.2	Samhällsfunktionerna bör renodlas	134
5.1.3	Åtgärder mot oseriös verksamhet	134
5.1.4	En samlad lagstiftning	135
5.2	Argument för ett enhetligt sanktionssystem	135
5.3	Ett enhetligt sanktionssystem rättsliga karaktär	137
5.3.1	Ett offentligrättsligt eller ett civilrättsligt sanktionssystem?	137
5.3.2	Ett civilrättsligt sanktionssystem med offentligrättslig grund?	139
5.4	Den fortsatta framställningen	142
6	Polisens roll.....	143
6.1	Allmänt om polisens arbetsuppgifter	143
6.1.1	Polisverksamhetens ändamål.....	143
6.1.2	Polisens uppgifter	143
6.2	Behovet av renodling av polisens arbetsuppgifter.....	143
6.2.1	ROPA-rapporten.....	143
6.2.2	Rikspolisstyrelsens promemoria med anledning av ROPA-rapporten	144
6.2.3	Justitieutskottets betänkande Polisfrågor.....	145
6.2.4	Polisverksamhetsutredningen	145
6.3	Polisens befogenhet att utfärda parkeringsanmärkningar... ..	149
6.3.1	Den rättsliga regleringen	149
6.3.2	Polisverksamhetsutredningens överväganden	149
6.3.3	Hur stor del av parkeringsanmärkningarna utfärdas av polisen?	151
6.3.4	Vilka förseelser omfattas av parkeringsanmärkningar utfärdade av polisen?.....	152
6.4	Polisens övriga uppgifter	153
6.4.1	Den rättsliga regleringen	153
6.4.2	Bör polisiära resurser tas i anspråk för hantering av felparkeringsavgifter?	155

6.4.3	Polismyndigheten som motpart i domstolsförfarandet.....	156
6.4.4	Den praktiska hanteringen	157
6.4.5	Polisens övriga uppgifter inom parkeringsområdet	158
6.5	Synpunkter från några aktörer inom polisväsendet	158
6.5.1	ST-Polisväsende	159
6.5.2	Polisförbundet.....	159
6.5.3	Polismyndigheten i Borås.....	160
6.5.4	Parkeringskontoret, Polismyndigheten i Stockholm.....	160
6.5.5	Polisområde Malmö	161
6.6	Utredningens överväganden.....	162
6.6.1	Polisens hantering av rättelser och bestridanden enligt LFP	162
6.6.2	Polisens befogenhet att utfärda parkeringsanmärkningar	163
7	Vägverkets roll.....	165
7.1	Vägverkets administration av felparkeringsavgifter	165
7.1.1	Den rättsliga regleringen	165
7.1.2	Närmare om Vägverkets administration av felparkeringsavgifter	169
7.1.3	Överföring till kommunerna av Vägverkets ansvar och uppgifter angående felparkeringsavgifter	171
7.1.4	Ekonomistyrningsverkets rapport Felparkeringsavgifter	173
7.1.5	Utredningens samrådsmöte med Vägverket	174
7.2	Vägverkets övriga uppgifter inom parkeringsområdet	175
7.3	Utrednings överväganden	176
8	Ett enhetligt sanktionssystem	179
8.1	En gemensam sanktion vid felparkering på gatumark och tomtmark	179

8.2	Markägares rätt att besluta om förbud och andra parkeringsvillkor	181
8.2.1	Vissa gränsdragningsproblem mellan LFP och LKOP	181
8.2.2	Markägares möjlighet att meddela förbud mot stannande och parkering	182
8.3	Felparkeringsavgift	184
8.3.1	Möjligheterna att ta ut felparkeringsavgift.....	184
8.3.2	Avgränsningen mot straffbara överträdelser.....	185
8.4	Felparkeringsavgiftens storlek	188
8.4.1	Tidigare överväganden.....	189
8.4.2	Utredningens bedömning	191
8.5	Ansvaret för att avgiften betalas	192
8.5.1	Ett subsidiärt ägaransvar för felparkeringsavgifter...	192
8.5.2	Ett strikt ägaransvar för felparkeringsavgifter	193
8.5.3	Kontrollavgifterna	194
8.5.4	Utredningens bedömning	199
8.6	Utfärdande av felparkeringsavgift.....	199
8.7	Vem får utfärda parkeringsanmärkning?	200
8.8	När får felparkeringsavgift inte tas ut?	201
8.9	Vad händer om felparkeringsavgiften inte betalas?	204
8.10	Allmänna och enskilda mål.....	205
8.10.1	Gällande ordning	205
8.10.2	Särskilt om betalningsskyldigheten för felparkeringsavgifter	207
8.10.3	Ärenden om felparkeringsavgifter bör handläggas som enskilda mål hos kronofogdemyndigheten.....	210
8.11	Kommunal samverkan m.m.....	212
9	Överprövning	217
9.1	Allmänna överväganden.....	217
9.2	Begäran om rättelse.....	218

9.3	Ett alternativt förfarande för prövning av felparkeringstvister.....	220
9.3.1	Några tidigare överväganden	220
9.3.2	En jämförelse med tvistlösning inom konsumentområdet.....	221
9.3.3	Parkeringsklagenemda, Norge	226
9.3.4	En möjlighet till alternativ tvistlösning av felparkeringstvister	228
9.3.5	Förfarandet.....	229
9.3.6	Bör en avgift tas ut för den alternativa prövningen?	230
9.3.7	Beslutförhet m.m.	231
9.3.8	Vilken karaktär bör avgörandena ha?.....	232
9.3.9	Beslutets innehåll m.m.....	233
9.3.10	Inkassoåtgärder	234
9.3.11	Det utomrättsliga organets karaktär.....	234
9.3.12	En eller flera nämnder?	235
9.3.13	En nämnd inrättad av branschorganisationen eller en nämndmyndighet?	235
9.3.14	Kan uppgifterna hanteras av en befintlig myndighet?	236
9.3.15	Utredningens förslag	239
9.4	Domstolsprövningen	240
9.4.1	Gällande ordning.....	240
9.4.2	Allmän domstol eller förvaltningsdomstol?	242
9.4.3	Rätten att föra talan om felparkeringsavgift bör tidsbegränsas	242
9.4.4	Forum	243
9.5	Överprövning av beslut enligt lagen om flyttning av fordon.....	246
10	Parkeringsverksamheten	249
10.1	Parkeringsverksamheten på gatumark	249
10.1.1	Sveriges Kommuner och Landstings statistik	249
10.1.2	Avgiftsbelagd parkering.....	250
10.1.3	Felparkering	252
10.1.4	Parkeringsövervakning	253
10.1.5	Parkering för rörelsehindrade	254

10.2	Parkeringsverksamheten på tomtmark	254
10.2.1	Allmänt	254
10.2.2	Enkätundersökningen	255
10.2.3	Marknadens sammansättning	255
10.2.4	Kontrollavgifter och inkasso	256
10.2.5	Nollavtal	256
10.3	Den rättsliga regleringen av parkeringsbolagens verksamhet	257
10.3.1	Inledning	257
10.3.2	Lagen om bevakningsföretag	258
10.3.3	Inkassolagen	258
10.3.4	Lagen om ersättning för inkassokostnader m.m. och förordningen om ersättning för inkassokostnader	259
10.3.5	Datainspektionens allmänna råd	259
10.3.6	Branschregler	260
10.4	Synpunkter på hur verksamheten bedrivs	262
10.4.1	Datainspektionens översyn av inkassoverksamheten	262
10.4.2	Frågans behandling i riksdagen	264
10.4.3	Övriga synpunkter på de privata parkeringsbolagens verksamhet	266
10.5	Frågan om införandet av ett auktorisationsförfarande	267
10.5.1	Inledning	268
10.5.2	Skäl för och emot ett auktorisationsförfarande	269
10.5.3	En tänkbar utformning av auktorisationsförfarandet	270
10.5.4	Utredningens bedömning	271
10.6	Frågan om krav på parkeringsvakters utbildning och utrustning	272
10.6.1	Nuvarande krav enligt LFP	272
10.6.2	Nuvarande krav enligt LKOP	273
10.6.3	Utredningens bedömning	274
10.7	Parkeringsvakters befogenheter och arbetsmiljö	275
10.8	Betalningssätt	277

11	Flyttning av fordon.....	279
11.1	Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om flyttning av fordon	279
11.2	Några tidigare lagstiftningsärenden m.m.....	279
11.2.1	Proposition 1967:107.....	279
11.2.2	Propositionen 1981/82:65 med förslag till lag om flyttning av fordon i vissa fall.....	281
11.2.3	Departementspromemorian Felparkering på tomtmark (Ds K 1980:14)	282
11.2.4	Propositionen 1983/84:104 med förslag till lag om kontrollavgift vid olovlig parkering m.m.	284
11.2.5	Propositionen 2002/03:105 – Ändringar i lagen om flyttning av fordon i vissa fall, m.m.	285
11.2.6	Trafikuskottets uppföljning.....	287
11.3	Klampning m.m.....	288
11.3.1	Effektivare bötesverkställighet av trafikbrott m.m.	288
11.3.2	Propositionen Fortsatt arbete för en säkrare vägtrafik	290
11.4	Synpunkter från några aktörer.....	291
11.5	Särskilt om s.k. notoriska parkeringssyndare	295
11.6	Utredningens överväganden	296
11.6.1	Utökade möjligheter till flyttning av fordon	296
11.6.2	Klampning	297
12	Utlandsregistrerade fordon.....	301
12.1	Allmänt om Sveriges möjlighet att överföra straffverkställighet till utlandet	301
12.2	Indrivningssamarbete avseende offentligrättsliga fordringar.....	303
12.2.1	Närmare om internationell verkställighet av felparkeringsavgifter	304
12.2.2	Parkeringsanmärkningar utfärdade i Strömstads kommun för norskregraderade fordon.....	305
12.3	Verkställighet av privaträttsliga fordringar i annan stat.....	306

12.3.1	Internationella bestämmelser om verkställighet av privaträttsliga avgöranden	306
12.3.2	Indrivning av kontrollavgifter utomlands	309
12.4	Utredningens bedömning.....	310
13	Utmärkning	311
13.1	Allmänt om utmärkning.....	311
13.1.1	Den rättsliga regleringen.....	311
13.1.2	Vägverkets förslag till ny vägmärkesförordning.....	313
13.2	Stannande och parkering	314
13.2.1	Felparkeringsavgifterna	314
13.2.2	Kontrollavgifterna	315
13.2.3	Rättspraxis angående utmärkning.....	317
13.3	Några tidigare överväganden.....	321
13.4	Synpunkter som framförts till utredningen	324
13.5	Utredningens överväganden.....	325
13.5.1	Grundläggande krav på skyltning	325
13.5.2	Den närmare utformningen av olika vägmärken	327
14	Övriga frågor	329
14.1	Inledning.....	329
14.2	Rörelsehindrade	329
14.3	Parkering vid korsning.....	330
14.4	MC-parkering.....	331
15	Förslagets genomförande.....	335
15.1	Inledning.....	335
15.2	Konsekvensbeskrivning.....	335
15.2.1	Statsfinansiella konsekvenser.....	336
15.2.2	Samhällsekonomiska konsekvenser.....	340
15.2.3	Konsekvenser för näringslivet, särskilt små företags arbetsförutsättningar.....	341

15.2.4 Konsekvenser för brottsligheten och det brottsförebyggande arbetet	341
15.2.5 Övriga konsekvenser	342
16 Författningskommentar	343
16.1 Förslaget till felparkeringslag	343
16.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1993:891) om indrivning av statliga fordringar	348
16.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister.....	348
16.4 Förslaget till förordning om felparkeringsavgift.....	349
16.5 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2004:1034) med instruktion för Allmänna reklamationsnämnden	349
16.6 Övriga författningsförslag	349
Särskilda yttranden	351
Bilagor	363
Bilaga 1 Kommittédirektiv	363
Bilaga 2 Tilläggsdirektiv	373
Bilaga 3 Samrådsmöten.....	375
Bilaga 4 Enkät sammanställning av Trafik teknik AB	377

Sammanfattning

Uppdraget och utredningens arbete

Utredningen har haft i uppdrag att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet. Huvudsyftet med översynen har varit att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet på sådant sätt att det uppfyller högt ställda krav på rättssäkerhet och vinner förståelse hos vägtrafikanterna.

I uppdraget har särskilt ingått att beakta dels de tankar som Åklagarutredningen-90 fört fram om att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet som innefattar både den offentlighetsrättsliga och den civilrättsliga parkeringen, dels justitieutskottets uttalande om att sysslor av administrativ karaktär inte bör utföras inom polisorganisationen.

Utredningen har under arbetets gång lagt ner mycket arbete på att ta till sig synpunkter från andra. Bl.a. har utredningen samrått med ett fyrtiotal aktörer inom parkeringsområdet, från vilka utredningen inhämtat förslag och idéer till regelförändringar. Utredningen har valt att fokusera arbetet på att utarbeta ett förslag till ett reformerat sanktionssystem. En förutsättning för det har varit att först behandla vissa grundläggande principiella frågor. Därutöver har utredningen lyft fram vissa andra frågor som ansetts ha särskild betydelse.

Utredningens förslag allmänt

Det har i tidigare utredningar framförts tankar om att inrätta ett gemensamt regelsystem på parkeringsområdet som innefattar både den offentlighetsrättsliga och den civilrättsliga parkeringen. Utredningen menar dock att vissa skillnader bör bestå. Framför allt kan nämnas att uttaget av parkeringsavgifter även fortsättningsvis bör vila på olika rättsliga grunder. Det kan också nämnas att

utredningens bedömning är att den s.k. kommunala avgiftslagen (KAL) bör behållas. Det finns nämligen risk för att parkeringsavgifter som tas ut enligt en ny lag som ersätter KAL skulle kunna komma att betraktas som skatter, vilket i sin tur skulle innebära att ett kommunalt uttag av avgiften skulle strida mot regeringsformen. På grund av detta är utredningen inte beredd att föreslå att KAL ersätts av ny lagstiftning.

Utredningen har därtill valt att inte föreslå ytterligare undantag i KAL för t.ex. miljöbilar. Utredningen har funnit att parkeringsavgifter inte bör differentieras med anledning av ett fordon's miljöegenskaper eller andra egenskaper som exempelvis dubbdäck. Ytterligare undantag i KAL riskerar att urholka lagens huvudregel om att en kommun får ta ut parkeringsavgifter i den omfattning som behövs för att ordna trafiken. Om det införs alltför många undantag finns risken att de problem som beskrivits i föregående stycke aktualiseras. Utredningen har för övrigt svårt att se varför just ett fordon's miljöegenskaper skall innebära att en fordonsägare särbehandlas.

Däremot har utredningen funnit att de nuvarande sanktions-systemen bör läggas samman till ett enhetligt system, se nedan. Med begreppet sanktionssystem avser utredningen den icke straffrättsliga reglering som anger grunderna för beivrande av felparkering. Det nya sanktionssystemet bör som utgångspunkt utformas enligt de regler som gäller för det civilrättsliga området. En sådan förändring uppfyller de krav som angetts i föregående avsnitt.

Det har i tidigare sammanhang framförts synpunkten att sysslor av administrativ karaktär inte bör utföras inom polisorganisationen. Utredningen, som delar denna uppfattning, har därvid funnit att polismyndigheterna inte längre skall handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och att polisen inte längre skall utfärda parkeringsanmärkningar. Detta ligger även i linje med utredningens förslag till ett enhetligt sanktionssystem vilande på civilrättslig grund. Därtill är det enligt utredningens uppfattning naturligt att i större utsträckning involvera kommunerna i den efterföljande hanteringen av felparkeringsavgifter. Av motsvarande skäl föreslår utredningen även att Vägverket inte längre skall svara för indrivningen av kommunala felparkeringsavgifter. Utredningen föreslår istället att dessa uppgifter skall utföras av kommunerna. De uppgifter som framför allt blir aktuella för kommunerna att hantera i enlighet med utredningens förslag är således parkerings-

övervakning, indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter. Hur detta närmare skall hanteras organisatoriskt är en fråga som varje enskild kommun får ta ställning till. Dessa nya uppgifter kommer dessutom vara ett frivilligt åtagande för kommunerna.

Utredningen föreslår vidare att Allmänna reklamationsnämnden skall pröva parkeringsärenden. Utredningen har valt att använda namnet Parkeringsnämnden för nämndens prövning av parkeringsärenden.

Utredningen föreslår att det skall bli lättare att flytta felparkerade fordon. Utredningen föreslår även att det införs en möjlighet till s.k. klampning av fordon som tillhör notoriska parkeringssyndare.

Ett enhetligt sanktionssystem

Utredningen föreslår att en ny lag, lagen om felparkering m.m., införs och att lagen skall ersätta fyra nuvarande lagar: lagen (1976:206) om felparkeringsavgift, lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering, lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. samt lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall.

Den nya lagen utgör ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar. Den gäller således för såväl felparkering på gatumark (vilket idag framför allt regleras av lagen om felparkeringsavgift) som felparkering på tomtmark (vilket idag framför allt regleras av lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering). Den huvudsakliga sanktionen för felparkering, i vardagligt tal ofta kallat parkeringsböter, benämns felparkeringsavgift. Därutöver finns även regler om flyttning och klampning av fordon, se nedan. Sanktionssystemet är i huvudsak utformat med det civilrättsliga förfarande som gäller för parkering på tomtmark som förebild.

Av utredningens förslag följer utökade befogenheter för markägare. Markägare får meddela förbud eller andra villkor för parkering i den mån sådant förbud eller villkor inte omfattas av kommunens eller andras föreskrifter. Markägare får dessutom i vissa fall möjlighet att ta ut felparkeringsavgifter i fråga om överträdelser av bl.a. lokala trafikföreskrifter. En viktig förutsätt-

ning för detta är att kommunen inte tar ut felparkeringsavgift för samma överträdelse.

Utredningen föreslår även gemensamma regler för parkeringsvakter. Framför allt kan nämnas att det av utredningens förslag följer att varje parkeringsvakt skall ha genomgått lämplig utbildning för uppgiften och att Vägverket ges ansvaret att närmare reglera utbildningskravet.

De enhetliga reglerna omfattar även möjligheterna till överprövning. Felparkeringsavgifter får i fortsättningen drivas in i enlighet med det förfarande som gäller för vanliga civilrättsliga fordringar och för felparkeringsavgifter som utfärdas enligt lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering. Det kommer därför i fortsättningen inte vara möjligt att begära rättelse hos polisen. Det innebär alltså istället att kommuner eller markägare, som vill driva in en felparkeringsavgift som inte betalats i vederbörlig ordning, har att vända sig till kronofogdemyndigheten och/eller tingsrätten. Om felparkeringsavgiften är tvistig behöver den inte betalas redan under en pågående tvist. Istället gäller – på samma sätt som för andra civilrättsliga fordringar om fordringen är tvistig – att den enskilde tvingas betala felparkeringsavgiften först när det finns ett sådant beslut eller en sådan dom som vunnit laga kraft.

Parkeringsnämnden

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden även skall pröva parkeringsärenden. Utredningen har valt att använda namnet Parkeringsnämnden för nämndens prövning av parkeringsärenden.

Tvister om felparkeringsavgifter skall alltså kunna underkastas en utomrättslig prövning på motsvarande sätt som gäller för många andra typer av tvister. En förebild är den norska Parkeringsklagenemda. Med utomrättslig prövning avses i detta hänseende att det är en prövning som inte ersätter en sådan prövning som görs exempelvis i domstol. Parkeringsnämndens ställningstaganden är inte formellt bindande och den part som vill fortsätta tvisten i domstol är fri att göra det.

Parkeringsnämnden skall vara sammansatt av företrädare för de olika intressen som finns representerade i parkeringsärenden, som exempelvis kommuner, parkeringsbolag och trafikantorganisationer.

Utredningen föreslår att Parkeringsnämnden finansieras genom en årlig avgift som åläggs alla fordonsägare. Enligt utredningens bedömning bör den årliga avgiften bli omkring 10 kr.

Flyttning och klampning

Utredningen föreslår att ett parkerat fordon får flyttas redan efter tre dygn, istället för nuvarande sju dygn, om övriga förutsättningar för flyttning är uppfyllda. Bestämmelserna om flyttning skall i övrigt gälla som tidigare, vilket bland annat innebär att beslut om flyttning även fortsättningsvis skall fattas av myndigheter och att flyttningsbeslut inte skall kunna överklagas.

Utredningen föreslår att det införs en möjlighet till s.k. klampning av fordon. Med klampning avses att använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordon's hjul. Det skall endast vara tillåtet att klampa ett fordon som tillhör en person som har ett stort antal obetalda felparkeringsavgifter, dvs. en s.k. notorisk parkeringssyndare. Det kan därvid nämnas att det enligt statistik tillgänglig för utredningen framgår att fler än 4 000 personer har restförda felparkeringsskulder om 25 000 kr eller mer.

I princip skall motsvarande regler som gäller för flyttning av fordon även gälla för klampning, vilket bl.a. innebär att beslut om klampning skall fattas av myndigheter och att klampningsbeslut inte skall kunna överklagas. Utredningen föreslår dock den speciella regeln för klampning att en klampning inte skall behöva upphävas förrän kostnaden för klampningen samt klara och förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig den aktuella markägaren eller kommunen betalats.