



Handläggare: Monica Fredriksson
Telefon: 08-508 09 021

Till
Norrmalms stadsdelsnämnd

"Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering" - svar på remiss från kommunstyrelsen

Förslag till beslut

Remissen besvaras med stadsdelsförvaltningens tjänsteutlåtande

Ylva Tengblad
stadsdelsdirektör

Yngve Lindström
avdelningschef

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har begärt yttrande från Norrmalms stadsdelsnämnd med anledning av Parkeringsutredningens slutbetänkande "Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering". Utredningens syfte har varit att göra en bred översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet för att förenkla, modernisera och effektivisera regelsystemet.

Förvaltningen tror att ett enhetligt sanktionssystem som upplevs rättvist och logiskt av bilisterna kan leda till en större efterlevnad av parkeringsreglerna. Förvaltningen är därför positiv till flera av utredningens förslag, dock inte till förslaget om att inte tillåta undantag i lagstiftningen för miljöbilar. Förvaltningen anser att lagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar ska ha differentierad avgift eller ej.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom stadsmiljöavdelningen.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 16 december 2004 att tillsätta en utredning, Parkeringsutredningen, för att genomföra en översyn av bestämmelserna inom parkeringsområdet och föreslå nödvändiga regleringar.

Stockholms stad har fått Parkeringsutredningens slutbetänkande "Ett enhetligt sanktionssystem för felparkering" (SOU 2006:109) på remiss från Näringsdepartementet. Utredningen har inom staden remitterats till bl.a. Norrmalms stadsdelsnämnd för besvarande senast 15 april 2007.

Remissmaterialet är mycket omfattande och bifogas därför inte ärendet. Den som vill ta del av remisshandlingen kan ta kontakt med nämndsekreterare Gunilla Schedin, tfn: 508 09 015. Utredningen finns också att hämta på följande webbadress:

<http://www.regeringen.se/content/1/c6/07/34/10/a1fb9ee1.pdf>

Sammanfattning av utredningen

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.

Utredningens förslag allmänt

Utredningen har bl.a. tagit ställning till den s.k. kommunala avgiftslagen (KAL) och funnit att denna bör behållas. Man anser att det finns risk för att parkeringsavgifter som tas ut enligt en ny lag skulle kunna komma att betraktas som skatter, vilket i sin tur skulle innebära att ett kommunalt uttag av avgiften skulle strida mot regeringsformen. Däremot anser man att de nuvarande sanktionssystemen bör läggas samman till ett enhetligt system och föreslår att en ny lag, "lagen om felparkering m.m." införs.

Utredningen föreslår vidare att polismyndigheterna inte längre skall handlägga ärenden om felparkeringsavgifter och inte heller utfärda parkeringsanmärkningar. I linje med detta blir det naturligt att i större utsträckning än idag 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 framförallt blir aktuella för kommunerna att hantera i enlighet med utredningens förslag är parkeringsövervakning, indrivning av obetalda felparkeringsavgifter och bemötande av klagomål på utfärdade felparkeringsavgifter. Hur detta närmare skall organiseras är en fråga som varje enskild kommun får ta ställning till. Dessa nya uppgifter ska vara ett frivilligt åtagande för kommunerna.

Ett enhetligt sanktionssystem

Den nya lagen, ”lagen om felparkering m.m.” skall ersätta fyra nuvarande lagar: ”lagen om felparkeringsavgift”, ”lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering”, ”lagen om kommunal parkeringsövervakning m.m.” samt ”lagen om flyttning av fordon i vissa fall”.

Den nya lagen ska utgöra ett enhetligt sanktionsförfarande för alla felparkeringar. Den gäller följaktligen för såväl felparkering på gatumark som felparkering på tomtmark. I dagsläget skiljer sig sanktionssystemet beroende på om man parkerat på gatumark eller tomtmark, vilket kan upplevas som svårförståeligt ur bilistens synvinkel.

Den nya lagen innehåller bl.a. regler om flyttning och s.k. ”klampning” av fordon. 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 förutsättning för detta är att kommunen inte tar ut felparkeringsavgift för samma överträdelse.

Utredningen föreslår även gemensamma regler för parkeringsvakter. Av utredningens förslag följer att varje parkeringsvakt skall ha genomgått lämplig utbildning för uppgiften och att Vägverket ges ansvaret att närmare reglera utbildningskravet.

Parkeringsnämnden

Utredningen föreslår att Allmänna reklamationsnämnden i fortsättningen 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. Med utomrättslig prövning menas här 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, 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. Med övriga förutsättningar menas exempelvis att en flyttning behövs för ordningen och säkerheten i

trafiken, eller av naturvårdsskäl. 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 vidare att det införs en möjlighet till s.k. ”klampning” av fordon. Med klampning menas att använda mekaniska anordningar för att låsa fast ett fordonshjul. Det skall endast vara tillåtet att ”klampa” ett fordon som tillhör en person som har ett stort antal obetalda felparkeringsavgifter, en s.k. ”notorisk parkeringssyndare”. 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 att en klampning inte skall behöva upphävas förrän kostnaden för klampningen samt förfallna felparkeringsavgifter som fordonsägaren är skyldig den aktuella markägaren eller kommunen betalats.

Miljöbilar och bilpooler

Ett antal kommuner tillämpar idag förmånliga parkeringsvillkor för den som innehar en miljöbil. I utredningens uppdrag har ingått att överväga om det skall vara möjligt att differentiera parkeringsavgifter beroende på ett fordon miljöegenskaper. Den gällande lydelsen av Kommunala avgiftslagen (KAL) ger enligt utredningen inte utrymme för en sådan avgiftsdifferentiering. Utredningen har valt att inte föreslå undantag för miljöbilar m.m. i KAL. Som skäl för detta anges bl.a. att 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. Man har också inom utredningen svårt att se varför just ett fordon miljöegenskaper skall innebära att en fordonsägare särbehandlas. Utredningen menar att man lika gärna kan tänka sig en möjlighet till avgiftsdifferentiering p.g.a. andra beaktansvärda skäl, t.ex. ett fordon trafiksäkerhetsegenskaper.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Felparkerade bilar skapar praktiska problem som leder till ökade kostnader och sämre kvalitet på snöröjning och renhållning. Förvaltningen är därför mycket positiv till utredningens ambition att förenkla och effektivisera parkeringsbestämmelserna. Att skapa ett enhetligt sanktionssystem som upplevs rättvist och logiskt av den enskilde bilisten leder förhoppningsvis till en större efterlevnad av parkeringsreglerna.

Det är också av stor vikt att de nya reglerna tillämpas i tillräcklig utsträckning, varför förvaltningen anser att en viktig komponent i att skapa en bättre parkeringssituation är att det finns tillräckligt många och rätt utbildade parkeringsvakter för att kunna följa upp reglerna. Förvaltningen är därför positiv till utredningens förslag om gemensamma regler för parkeringsvakter och att samtliga parkeringsvakter skall genomgå lämplig utbildning i regi av Vägverket.

Förvaltningen är vidare positiv till förslaget att möjliggöra ”klampning” av ”notoriska parkeringssyndare”. Att vissa bilister har kunnat utnyttja systemet kan upplevas som orättvist av dem som efterföljer lagarna och betalar eventuella felparkeringsavgifter. Att

”klampa” en bil gör att ett utnyttjande av systemet får synliga konsekvenser, vilket kan vara ett sätt att skapa större acceptans för systemet.

Förvaltningen ställer sig däremot frågande till utredningens val att inte föreslå undantag för miljöbilar m.m. i KAL. I Stockholms stad är det sedan den 2 maj 2005 och tre år framåt gratis boende- och nyttoparkering för miljöbilar. Enligt utredningens förslag bör detta inte längre vara möjligt. Som skäl till detta anges bl.a. att 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. Man har också inom utredningen svårt att se varför just ett fordons miljöegenskaper skall innebära att en fordonsägare särbehandlas.

Av utredningen framgår emellertid att länsrätten i Stockholms län i en dom den 28 april 2006 gjort bedömningen att det funnits sakliga skäl för att införa gratis parkering för miljöfordon utan att detta kan anses strida mot likställighetsprincipen. I målet prövades ett överklagande av Södertälje kommuns fullmäktigebeslut att bl.a. införa gratis parkering för miljöfordon under en försökstid på två år. I domskälen anför länsrätten bl.a. att kommunfullmäktiges beslut i och för sig innebär att kommunmedlemmar som kör miljöfordon särbehandlas i jämförelse med andra bilinnehavare i kommunen. Domstolen anför dock att den kommunala likställighetsprincipen inte är absolut. En viss särbehandling är enligt länsrätten tillåten om den sker på objektiv grund. Enligt länsrättens mening ansågs det ligga i allmänhetens intresse att främja en hållbar miljöutveckling, som i ett vidare perspektiv kommer alla kommunmedlemmar till del.

En synpunkt som lyfts fram i utredningen är att syftet med avgiftsdifferentiering för miljöfordon varit att öka produktionen och efterfrågan på miljöbilar och att frågan är om inte detta syfte nu har uppnåtts. Förvaltningen ställer sig frågande till detta argument. I Stockholm har enligt miljöförvaltningen incitamenten i form av gratis boende- och nyttoparkering för miljöbilar haft en stor betydelse för den positiva miljöbilsutvecklingen i staden. Under de nästan två år som avgiftsbefrielsen funnits har antalet miljöbilar mer än fördubblats. Förvaltningen finner dock ingen anledning att låta nöja sig med detta. I innerstaden finns för närvarande cirka 140 000 personbilar. Av dessa är cirka 8 300 registrerade som miljöbilar. Mer än hälften av miljö- och hälsoproblemen i Stockholm orsakas av trafiken i staden. Det är angeläget för alla stadens medborgare att den negativa miljöpåverkan biltrafiken medför inte endast minskar, utan att den minimeras i den mån det är möjligt. Att ta bort ett av incitamenten för att byta till miljöbil vore enligt förvaltningen mycket beklagligt.

Förvaltningen anser med anledning av ovanstående att den framtida parkeringslagstiftningen bör utformas så att det är upp till respektive kommun att själv bestämma huruvida miljöbilar ska ha differentierad avgift eller ej.