

## Nr 175

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om parkeringsbot, m. m.; given Stockholms slott den 14 oktober 1960.*

Under återopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed

dels jämlikt 87 § regeringsformen föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till

- 1) lag om parkeringsbot; och
- 2) lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken, dels anhålla om riksdagens yttrande över bilagda förslag till
- 3) förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

**BERTIL**

*Herman Kling*

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen framlägges förslag till en lag om parkeringsbot, avsedd att möjliggöra en förenkling av handläggningen av parkeringsförseelser. Ändamålet med förenklingen är att underlätta polis- och åklagarmyndigheters arbete, så att de i större utsträckning blir i stånd att ägna sig åt att bekämpa den egentliga brottsligheten.

Enligt den föreslagna lagen, vars tillämpning i lokalt hänseende skall vara beroende på Kungl. Maj:ts förordnande, skall beivrandet i huvudsak tillgå på så sätt, att polisman eller särskild trafikövervakare på fordonet fäster en skriftlig anmaning till föraren att med anledning av förseelsen inom

viss kortare tid betala för förseelser av ifrågavarande slag fastställd parke-  
ringsbot. Om anmaningen efterkommes, skall strafföreläggande eller åtal ej  
äga rum.

Den nya lagstiftningen föreslås skola träda i kraft den 1 januari 1961.

1960

Förklarad i riksdagen den 17 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 18 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 19 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 20 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 21 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 22 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 23 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 24 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 25 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 26 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 27 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 28 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 29 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 30 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00  
och i riksdagens utskott den 31 december 1960 vid sammanträdet kl. 10.00

Utskrift från riksdagens utskott den 17 december 1960

BERIT

Herman King

**Förslag**  
till  
**Lag**  
**om parkeringsbot**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Konungen må för visst polisdistrikt eller del därav förordna, att 2—5 §§ i denna lag skola äga tillämpning beträffande sådan överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning eller stannande av motorfordon, som ej är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar.

2 §.

Statsåklagaren har att, efter hörande av polismyndigheten, för förseelse som avses i 1 §, såsom parkeringsbot fastställa belopp om lägst fem och högst etthundra kronor. I den mån det finnes lämpligt, må bot bestämmas till olika belopp för skilda slag av förseelser.

3 §.

Har någon begått förseelse som i 1 § sägs, må polisman till fordonets förare överlämna eller å fordonet fästa skriftlig anmaning att med anledning av förseelsen inom viss angiven tid betala den fastställda boten.

Inom polisdistrikt, där enligt Konungens medgivande särskilda med trafikövervakningen sammanhängande uppgifter ombesörjas av trafikövervakare, som ej är polisman, äger jämväl sådan trafikövervakare meddela anmaning.

Inbetalningen skall ske till myndighet, som har att indriva böter, eller annan myndighet, som Konungen bestämmer.

4 §.

Om anmaning som avses i 3 § blivit meddelad, skall åtal ej äga rum. Betalas ej bot inom tid, som medges för betalningen, utgör anmaningen ej hinder för åtal. Sker betalningen efter delgivning av stämning eller av strafföreläggande, är den utan verkan.

5 §.

Parkeringsbot tillfaller kronan.

Återbetalning av bot må ske i de fall och i den ordning Konungen bestämmer.

6 §.

De närmare bestämmelser, som utöver vad ovan sagts erfordras för tillämpning av denna lag, meddelas av Konungen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961.

**Förslag**

till

**Lag**

**om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken**

Härigenom förordnas, att 20 kap. 6 § rättegångsbalken skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

20 KAP.

6 §.

Aklagare skall tala å brott, som hör under allmänt åtal. Att strafföreläggande må i visst fall träda i stället för åtal, stadgas i 48 kap.

Aklagare skall tala å brott, som hör under allmänt åtal. Att strafföreläggande må i visst fall träda i stället för åtal, stadgas i 48 kap. *Om hinder mot åtal för vissa brott, som ej äro belagda med svårare straff än böter omedelbart i penningar, gälle vad särskilt är stadgat.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961.

## Förslag

till

**förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen  
den 28 september 1951 (nr 648)**

Härigenom förordnas, att 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951<sup>1</sup> skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Nuvarande lydelse)*

*(Föreslagen lydelse)*

## 67 §.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2, 3 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 45 § 7 mom. andra stycket, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

Förseelse mot — — — — — trehundra kronor.

Befordras med — — — — — och vilja.

Med dagsböter straffes den, som åsidosätter föreskrifterna i 40 §, 41 § 1 mom. eller 2 mom. andra stycket, 42 § 2 eller 4 mom. eller 46 § 1 mom. tredje stycket, föreskrifterna om signalering i 47 § 3 mom. första stycket eller föreskrifterna i 48 § 1 eller 3 mom., 49 § 2 eller 4 mom., 52 § 2 mom., 53 §, 54 § 2 eller 4 mom., 55 § 1 mom. eller 2 mom. första stycket, 56 § eller 57 § 2 mom. tredje stycket eller 3 eller 4 mom.

Med böter, högst trehundra kronor, straffes den, som bryter mot 44 §, 45 § 7 mom. andra stycket, 46 § 1 mom. fjärde stycket, 49 § 3 mom., 50 § 3 mom., 55 § 2 mom. andra stycket, 57 § 2 mom. fjärde stycket, 58 §, 59 § 1 mom. första stycket eller 2, 3 eller 4 mom. eller 60 § 2 mom. tredje stycket eller 3 mom.

—————

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1961.

<sup>1</sup> Senaste lydelse, se SFS 1958: 222.

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementensärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 15 september 1960.*

#### Närvarande:

Statsråden ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, NORDLANDER.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *förenklat förfarande för handläggning av parkeringsförseelser* samt anför därvid följande.

I en den 31 mars 1960 dagtecknad promemoria (stencilerad) har hovrättsrådet, numera riksåklagaren K. E. Walberg framlagt förslag till ett förenklat förfarande för handläggning av parkeringsförseelser. Ett vid promemorian fogat förslag till lag om parkeringsbot samt ett förslag till lag om ändring i rättegångsbalken torde få biläggas detta protokoll (Bilaga B).

Över promemorian har, efter remiss, yttranden avgivits av Svea hovrätt, hovrätten för Västra Sverige, hovrätten över Skåne och Blekinge, riksåklagarämbetet efter hörande av statsåklagarna i Stockholm, Göteborg och Malmö, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, byggnadsstyrelsen, statens trafiksäkerhetsråd, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, länsstyrelsen i Malmöhus län — sistnämnda tre remissinstanser efter hörande av poliskamrarna i respektive Stockholm, Göteborg och Malmö — länsstyrelsen i Östergötlands län, Stockholms rådhusrätt, Göteborgs rådhusrätt, rådhusrätten i Malmö, 1951 års rättegångskommitté, polisverksamhetsutredningen, stadskollegierna i Stockholm och Göteborg, stadsfullmäktige i Malmö, Föreningen Sveriges stadsdomare, Föreningen Sveriges stadsfiskaler, Sveriges advokatsamfund, Svenska polisförbundet och Motororganisationernas samarbetsdelegation. I ett antal yttranden har åberopats utlåtanden från andra myndigheter, organ och tjänstemän.

Sedan frågan varit föremål för övervägande inom justitiedepartementet, anhåller jag att få upptaga densamma.

#### Gällande rätt

##### *Strafföreläggande*

Institutet strafföreläggande infördes i vår rätt genom nya rättegångsbalken. Syftet var att åstadkomma ett snabbt och enkelt förfarande vid handläggningen av småförseelser. Ett för institutet strafföreläggande, sådant detta utformats i vårt land, karakteristiskt drag är, att föreläggandet utfär-

das av åklagare. Under förarbetena till processreformen diskuterades ej möjligheten att låta polismyndighet utfärda strafföreläggande. Om strafföreläggande stadgas i 48 kap. rättegångsbalken. Enligt 1 § i detta kapitel äger åklagaren, när fråga är om brott varå endast böter kan följa, dock ej normerade böter, i stället för att väcka åtal, till godkännande förelägga den misstänkte det straff åklagaren anser brottet förskylla. Den begränsningen gäller dock, att strafföreläggande ej må avse dagsböter utöver fyrtio. Godkänner den misstänkte föreläggandet, gäller detta som lagakraftäggande dom. Godkännes det ej, följer som regel åtal i vanlig ordning.

Beträffande förfarandet föreskrives i 2 §, att strafföreläggande skall avfattas skriftligen och ange den misstänkte, den brottsliga gärningen med de handlingsmoment, som individualiserar densamma, samt tillämpliga lagrum. I föreläggandet skall vidare anges det förelagda straffet och särskild påföljd, t. ex. förverkande av egendom, om sådan förekommer. Föreläggandet skall undertecknas av åklagaren. Enligt 3 § skall godkännande av strafföreläggande göras skriftligen å föreläggandet och innehålla, att den misstänkte erkänner gärningen och att han underkastar sig det straff och den påföljd, som förelagts honom. Godkännande måste vara egenhändigt undertecknat av den misstänkte. Denne kan alltså ej använda sig av befullmäktigat ombud för godkännande av strafföreläggande. Lagen räknar med att godkännande skall kunna lämnas omedelbart i anslutning till ett av åklagaren hållet förhör med den misstänkte. Vill emellertid den misstänkte ej omedelbart godkänna föreläggandet eller kan sådant godkännande ej ske av t. ex. den anledningen, att förhör inför åklagaren ej äger rum, skall föreläggandet delges den misstänkte på samma sätt som stämning i brottmål med tillkännagivande, att han har att inom viss kortare tid återställa föreläggandet försett med godkännande vid påföljd att åtal eljest må äga rum.

Av *kungörelsen den 19 december 1947 (nr 947) med närmare föreskrifter om strafföreläggande* framgår, att indrivning och redovisning av böter, som fastställts genom strafföreläggande, sker i huvudsak på samma sätt som vid verkställighet av domstols dom å bötesstraff. Vad i lag eller författning är stadgat om skyldighet för underrätt att om dom i brottmål underrätta myndighet äger motsvarande tillämpning på åklagare i fråga om strafföreläggande som han utfärdat och som blivit godkänt. I enlighet härmed är bl. a. åklagare skyldig att underrätta körkortsregistret om godkänt strafföreläggande rörande parkeringsförseelse som begåtts av körkortsinnehavare.

Åklagaren är ej skyldig att använda strafföreläggande i alla fall då de formella förutsättningarna är för handen utan är oförhindrad att i stället åtala vid domstol.

Strafföreläggandeinstitutet har fått en mycket stor praktisk betydelse. Under år 1959 utfärdades sålunda av åklagarmyndigheten i Stockholm omkring 100 000 strafförelägganden. I början av 1950-talet var siffran 20 000. Icke minst har strafföreläggande kommit till användning i fråga om par-



keringsföreseelser; under åttamånadersperioden maj—december 1959 utfärdades i Stockholm strafförelägganden avseende sammanlagt 51 800 parkeringsföreseelser.

Det stora antalet strafförelägganden i de större städerna har framdrivit vissa rationaliseringsåtgärder. Bl. a. har man infört ett långt drivet blankett-system. Vid utredningar rörande erkända föreseelser använder sålunda polisen i dessa städer en särskild blankett, som, när den är ifylld, utgör en kombination av strafföreläggande och rapport. Övre delen av blanketten avser strafföreläggandet och nedre delen rapporten. Rapporten göres mycket summarisk och innehåller i stort sett — utöver de uppgifter, som erfordras för identifiering av den misstänkte — endast en kortfattad gärningsbeskrivning. Sedan blanketten sålunda ifyllts av polisen, översändes den med ett flertal kopior till åklagarmyndigheten. Vid utfärdande av strafföreläggande rörande föreseelsen användes den översända blanketten, varvid rapporten utgör gärningsbeskrivningen i föreläggandet. Åklagaren har endast att på övre halvan av blanketten fylla i tillämpligt lagrum och skriva under den tryckta texten till föreläggandet. I många fall är också de lagrum, som kan komma i fråga angivna med tryck på blanketten, och åklagarens hänvisning till tillämpligt lagrum sker då genom att han sätter ett kors i den ruta, som markerar lagrummet. Detta är bl. a. fallet i fråga om parkeringsföreseelser. Den ifrågakvarande blanketten har numera införts i de flesta större städer. I Stockholm betecknas blanketten, när den användes för parkeringsföreseelser, P-blanketten.

På grund av det stora antalet föreseelser går det ej att i storstäderna tillämpa den ordning, som man vid rättegångsbalkens tillkomst efter allt att döma avsåg skola bli den normala, nämligen att den misstänkte får godkända strafföreläggande i omedelbar anslutning till ett med honom hållet förhör. Att detta är en omöjlighet i Stockholm torde framgå redan därav, att antalet strafförelägganden, såsom nyss nämnts, uppgår till 100 000 om året, vilket innebär att vederbörande stadsfiskalsassistent har att i medeltal utfärda omkring 300 strafförelägganden per dag.

#### *Föreskrifter angående parkering och annan uppställning av fordon*

Gällande föreskrifter om parkering och annan uppställning av fordon kan indelas i tre grupper. Till den första gruppen är att hänföra det allmänna förbudet i 49 § 1 mom. vägtrafikförordningen mot att på väg stanna eller uppställa fordon på sådan plats eller på sådant sätt, att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes. Här förutsattes alltså, att fara eller hinder i det konkreta fallet uppkommit. Någon ansvarsbestämmelse i anslutning till förbudet i 49 § 1 mom. finns ej i vägtrafikförordningen utan åsidosättande av förbudet bestraffas enligt 1 eller 2 § lagen den 28 september 1951 (nr 649) om straff för vissa trafikbrott. Det förstnämnda lagrummet avser vårdslöshet i trafik. Straffet för vårdslöshet i trafik är i normalfallen dagsböter eller fängelse i högst sex månader samt vid grov vårdslöshet fängelse eller straffarbete i högst ett år. En-

ligt 2 § trafikbrottslagen straffas med dagsböter vägtrafikant, som onödigtvis i väsentlig mån hindrar eller stör trafiken på väg.

Till den andra gruppen av föreskrifter rörande parkering eller annan uppställning av fordon kan hänföras 2 och 3 mom. i 49 § vägtrafikförordningen. De i dessa moment upptagna bestämmelserna har avseende å vissa närmare angivna platser, där uppställning respektive parkering regelmässigt kan anses utgöra en fara eller ett otillbörligt hinder i trafiken. Till skillnad från vad som är fallet i fråga om överträdelse av de allmänna föreskrifterna i 1 mom. straffas överträdelse av bestämmelserna i 2 och 3 mom. oberoende av om fara eller hinder i det särskilda fallet uppkommit. Enligt 2 mom. får fordon icke utan att trafikförhållandena föranleder det stannas eller uppställas a) på motorväg annorstädes än å parkeringsplats; b) i skarp kurva eller nära sådan eller på backkrön eller i närheten därav eller på annan plats, där sikten är skymd; c) vid vägkorsning inom ett avstånd av 10 meter från korsande körbanas närmaste ytterkant; d) framför vägmärke, så att detta skymmes; e) på tydligt markerat övergångsställe för gående eller inom ett område av 10 meter före övergångsstället; f) inom särskild filmarkering eller så nära sådan, att inkörning i rätt fil därigenom försvåras. Enligt 3 mom. får parkering på väg ej ske a) där parkering hindrar andra fordon att fritt komma förbi; b) vid spårväghållplats eller på utrymme, avsett för trafik med spårvagn; c) vid busshållplats inom ett område av 10 meter på vardera sidan om hållplatsskylt; d) på tydligt markerad plats för droskstation med annat fordon än sådant, för vilket stationen är avsedd; e) på bro eller viadukt eller vägport eller trafik-tunnel; f) framför ingång eller infart till fastighet, om passage till eller från fastigheten därigenom obehörigen hindras eller störes. — Beträffande »uppställning» i 49 § gäller att även ett aldrig så kort stillastående är att betrakta som uppställning. »Parkering» betyder däremot ett längre kvarstående. Enligt 1 § 7 mom. vägtrafikförordningen avses med parkering uppställning av fordon; dock räknas ej såsom parkering uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål. Uppställning är alltså ett vidare begrepp, som innesluter det trängre begreppet parkering. Enligt 67 § första stycket vägtrafikförordningen straffas med dagsböter den, som åsidosätter föreskrifterna i 49 § 2 eller 3 mom.

Den tredje gruppen av hithörande bestämmelser utgöres av lokala parkeringsföreskrifter. Enligt 61 § 1 mom. b) vägtrafikförordningen tillkommer det länsstyrelsen att beträffande viss allmän väg, gata eller annan allmän plats meddela erforderliga föreskrifter rörande parkering eller annan uppställning av fordon. Såvitt angår område i stad tillkommer det dock stadsmyndighet, som anges i 6 mom., att meddela dylika föreskrifter. Enligt 6 mom. är stadsmyndighet, som avses i 61 §, för stad med poliskammare denna och för övriga städer magistrat eller kommunalborgmästare. Enligt 62 § 1 mom. åligger det länsstyrelse ävensom stadsmyndighet, som anges i 61 § 6 mom., att före mars månads utgång varje år utfärda kungörelse om

gällande lokala trafikföreskrifter. Straffet för överträdelse av lokal föreskrift rörande parkering eller annan uppställning av fordon (lokal parkeringsföreskrift) är enligt 68 § vägtrafikförordningen böter, högst 300 kronor.

Nu gällande kungörelse om lokala trafikföreskrifter för Stockholm är utfärdad av poliskammaren den 21 mars 1960. Av kungörelsen omfattar 14—21 §§ parkeringsföreskrifter. Enligt 14 § skall fordon, som stannar på körbana av annan orsak än tillfälligt uppehåll i trafiken, ställas på vänstra sidan av körbanan och i dennas längdriktning och så nära ytterkant eller gångbana som är möjligt utan att olägenhet uppkommer för gångtrafiken. 15 § innehåller förbud att uppställa fordon på gångbana annat än i särskild anvisad parkeringsplats, eller vederbörligen anordnat cykelställ. Vissa föreskrifter angående uppställning av moped och cykel upptages i 16 §. Enligt 17 § gäller en allmän tidsbegränsning för parkering såtillvida, att fordon ej får vara uppställt under längre tid än 24 timmar i följd på parkeringsplats, gata eller annan allmän plats. I 18 § 1 mom. föreskrives skyldighet att vid uppställning av fordon i parkeringsplats iakttaga genom anslag å platsen meddelade föreskrifter om fordonsslag, tidsbegränsning och avgiftsbeläggning. Enligt 2 mom. är parkeringsplats, för vilken gäller tidsbegränsning jämte avgiftsbeläggning, försedd med parkeringsmätare. I momentet anges vidare, att av visaren på mätaren framgår återstående tid för vilken betalning erlagts samt att röd skylt markerar att betald tid gått till ända eller att avgift eljest icke är erlagd. I 19 mom. stadgas förbud mot parkering på vändplan. Förteckning över trafikleder, för vilka under angivna tider gäller tidsbegränsad parkering (entimmesuppställning), parkeringsförbud eller stoppförbud är intagen i 20 §. Enligt 19 § förstås med parkeringsförbud förbud att uppställa fordon annat än tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål samt med stoppförbud förbud att stanna fordon utan att så av trafikförhållandena påkallas. I 21 § upptages bestämmelser om nattparkering, vilka i huvudsak innebär, att vid uppställning nattetid kl. 0—6 annorstädes än å parkeringsplats respektive cykelställ fordon skall stå under dygn med udda datum på den sida av gatan, som har udda adressnummer, samt under dygn med jämnt datum på den sida av gatan, som har jämna adressnummer. Bestämmelserna om nattparkering har till syfte att gatuhållningen ej skall hindras.

I de flesta större städer torde de lokala parkeringsföreskrifterna i stort sett överensstämma med motsvarande föreskrifter för Stockholm.

Vad beträffar bestämmelserna i 18 § om avgiftsbelagda parkeringsplatser må nämnas att stadsfullmäktige i Stockholm den 29 april 1952 beslöt att, under förutsättning av Kungl. Maj:ts medgivande, försöksvis införa avgiftsbelagd automatreglerad parkering vid ett begränsat antal platser inom stadens centrala delar samt härvid bestämde parkeringsavgiften till 50 öre för timme. Avgiften var kalkylerad så, att den skulle täcka stadens självkostnader. Stadsfullmäktiges beslut underställdes Kungl. Maj:t, som enligt reso-

lution den 30 juni 1952 fastställde detsamma. Antalet avgiftsbelagda platser i Stockholm har därefter ökat år efter år och utgör numera 3 200. Man räknar med en ytterligare utvidgning under 1960 med 1 000—2 000 platser. Systemet med parkeringsautomater har efter hand införts i de flesta andra städer i riket. Av vad som förekom i samband med inrättandet av parkeringsautomater i Stockholm framgår att syftet med åtgärden var dels att effektivisera kontrollen rörande iakttagandet av bestämmelserna om korttidsparkering i innerstaden dels att åstadkomma att bilisterna av kostnadsskäl inskränkte parkeringstiden så mycket som möjligt. Härigenom räknade man med att åvägabrunga en snabbare omsättning av fordonen på parkeringsplatserna i trafikens och handelns intresse. Avgifterna tillkom alltså ej för att täcka stadens kostnader för anordnande av parkeringsplatser. Avgiftens funktion att förmå bilisterna att avstå från all onödigt parkering har på det sätt beaktats vid utformningen av *lagen den 31 maj 1957 (nr 259) om rätt för kommun att uttaga avgift för vissa upplåtelse på allmän plats, m. m.*, att enligt lagen avgifterna får uttagas med belopp, som erfordras för att tillgodose trafikens ordnande; i 1957 års lag har sålunda parkeringsavgifterna helt frigjorts från beroendet av kommunens självkostnader för parkeringsplatser.

Åsidosättande av föreskrifterna i 18 § om tidsbegränsning och avgiftsbeläggning vid fordons uppställande på parkeringsplats med parkeringsmätare straffas som annan överträdelse av lokal parkeringsföreskrift jämlikt 68 § vägtrafikförordningen med penningböter, högst 300 kronor. Det principiella spørsmålet, huruvida bemyndigandet i 61 § vägtrafikförordningen för länsstyrelse respektive stadsmyndighet att utfärda lokal parkeringsföreskrift rätteligen bör kunna användas för att åstadkomma straffsanktion för underlåten avgiftsbetalning i samband med parkering på avgiftsbelagd parkeringsplats, har varit föremål för Högsta domstolens prövning i rättsfallet NJA 1958 s. 165 och besvarats jakande. I målet framhöll riksåklagarämbetet bl. a. att parkeringsavgifterna uteslutande fullföljde ett trafikreglerande syfte; ändamålet med straffsanktionen vore sålunda icke att tillgodose kommunens ekonomiska intresse, låt vara att detta bleve en följdverkan av sanktionen. Något avgörande skäl föreläge därför ej att i strid med de lokala trafikföreskrifternas innehåll från straffpåföljd fritaga den som underlåte att erlägga parkeringsavgift.

Vid straffmätningen i parkeringsmål tillämpar såväl åklagare som domstolar i allmänhet en fast taxa. Vad Stockholm beträffar har statsåklagaren den 29 oktober 1956 utfärdat normer för straffmätning vid utfärdande av strafförelägganden från åklagarmyndigheten rörande bl. a. parkeringsföreseelser. Enligt dessa normer utgör straffet för förseelse mot föreskrift i 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen åtta dagsböter och för förseelse mot föreskrift i samma paragrafs 3 mom. sex dagsböter. Dagsboten utgår med jämkat belopp. Jämväl i vad gäller fastställande av dagsbotsbeloppet synes en standardisering ha skett. Dagsboten sättes sålunda vid dessa förseelser regelmässigt

till tio kronor, om den misstänktes årsinkomst överstiger 40 000 kronor, och eljest till 5 kronor. För överträdelse av lokal parkeringsföreskrift är enligt samma normer bötesstraffet 35 kronor, när föreskriften avser stoppförbud, och eljest 25 kronor. Dessa taxor avser dock endast bilar. För motorcyklar och cyklar gäller 10 respektive 15 kronor lägre bötesbelopp. Enligt normerna skall viss straffhöjning ske vid återfall. Från åklagarmyndigheten har emellertid inhämtats, att återfall numera ej beaktas vid straffmätningen. Det har nämligen med hänsyn till den stora anhopningen av parkeringsförseelser ansetts medföra alltför stora svårigheter att i varje särskilt fall undersöka, huruvida den misstänkte tidigare dömts för felparkering.

### Parkeringsförseelserna i vissa större städer

Bilismens expansion under det senaste årtiondet och de begränsade parkeringsutrymmena i de större städerna har medfört en kraftig stegring av antalet parkeringsförseelser i dessa städer. Ökningen är särskilt markant i Stockholm. Utvecklingen i Stockholm i fråga om antalet rapporterade parkeringsförseelser under åren 1951—1959 framgår av följande tabell, som avser såväl förseelser mot vägtrafikförordningen som överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter.

**Tabell 1. Antalet rapporterade parkeringsförseelser i Stockholm åren 1951—1959**

1951 .....	15 839
1952 .....	19 954
1953 .....	20 900
1954 .....	22 857
1955 .....	32 648
1956 .....	52 381
1957 .....	75 051
1958 .....	78 340
1959 .....	102 645

Av tabellen framgår, att antalet rapporterade parkeringsförseelser under åren 1951—1959 ökat från 15 839 till 102 645, en ökning med ej mindre än 548 procent. Parkeringsförseelsernas fördelning i Stockholm på olika kategorier under åren 1956—1959 framgår av följande tabell.

Tabell 2. Rapporterade parkeringsföreselser i Stockholm 1956—59 fördelade på olika slag och år

Föreskrift som överträtts Nr Slag	1956		1957		1958		1959		Jämf. mell. 1956—1959	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<i>Fordon skall ställas</i>										
1 på körbanans vänstra sida ...	1 004	1,9	2 441	3,3	3 984	5,1	4 478	4,4	+ 3 474	+ 346
2 i dennas längdriktning .....	46	0,1	31	0,0	337	0,4	86	0,1	+ 40	+ 87
3 så nära ytterkant som möjl.	64	0,1	87	0,1	64	0,1	291	0,3	+ 227	+ 355
<i>Cykel och moped skall ställas</i>										
4 i cykelställ ....	34	0,1	80	0,1	119	0,2	15	0,0	— 19	— 56
5 1-timmeregeln	5 607	10,7	5 197	6,9	3 066	3,9	3 729	3,6	— 1 878	— 34
<i>Parkeringsförbud</i>										
6 alla dagar dygnet runt .....	2 466	4,7	5 117	6,8	5 698	7,3	9 577	9,3	+ 7 111	+ 288
7 vardagar kl. 8—18 .....	9 594	18,3	20 569	27,5	23 370	29,8	28 883	28,1	+ 19 289	+ 201
<i>Stoppförbud</i>										
8 alla dagar dygnet runt .....	1 347	2,6	1 231	1,6	1 202	1,5	1 214	1,2	— 133	— 10
9 vardagar kl. 8—9 .....	632	1,2	782	1,0	930	1,2	753	0,7	+ 121	+ 19
10 vardagar kl. 16—18 (12—15) .	11 133	21,2	11 627	15,5	7 533	9,6	9 291	9,1	— 1 842	— 17
11 vardagar kl. 16—19 (12—15) <sup>1</sup>	—	—	—	—	—	—	69	0,1	+ 69	—
<i>Nattparkeringsförbud gällande</i>										
12 viss plats .....	159	10,3	530	0,7	444	0,6	1 000	1,0	+ 841	+ 529
13 viss sida av gatan .....	6 068	11,6	6 214	8,3	7 777	9,9	9 174	8,9	+ 3 106	+ 51
<i>För P-plats gällande</i>										
14 tidsbegränsning	594	1,1	985	1,3	1 353	1,7	1 179	1,1	+ 585	+ 99
15 avgiftsplikt ...	3 872	7,4	6 970	9,3	9 175	11,7	14 835	14,5	+ 10 963	+ 283
16 förbud mot parkering annorstädes <sup>1</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Olaga uppställning</i>										
17 24-timmarsregeln .....	1 910	3,6	1 628	2,2	1 914	2,4	4 129	4,0	+ 2 219	+ 116
18 på morotväg annorstädes än i P-plats <sup>1</sup> .....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19 vid vägkorsning	1 363	2,6	3 962	5,3	2 472	3,2	4 123	4,0	+ 2 760	+ 203
20 vid övergångsställe .....	3 702	7,1	4 405	5,9	4 513	5,8	4 871	4,7	+ 1 169	+ 32
21 vid filmmarkering	400	0,8	336	0,5	302	0,4	749	0,7	+ 349	+ 87
22 framför vägmärke .....	1	0,0	2	0,0	1	0,0	40	0,0	+ 39	+ 40 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Fr. o. m. juli 1959.

Föreskrift som överträtts Nr Slag	1956		1957		1958		1959		Jämf. mell. 1956—1959	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
23 i skarp kurva ..	4	0,0	12	0,0	6	0,0	54	0,1	+ 50	+ 13 $\frac{1}{2}$ <sup>1</sup>
24 på backkrön ..	—	—	4	0,0	6	0,0	15	0,0	+ 15	—
25 där sikten är skymd .....	1	0,0	9	0,0	24	0,0	1	0,0	± 0	—
26 på gångbana ..	594	1,1	438	0,6	1 342	1,7	1 224	1,2	+ 630	+ 106
<i>Olaga parkering</i>										
27 till hinder för andra fordon ..	338	0,7	324	0,4	343	0,4	397	0,4	+ 59	+ 18
28 vid spårvägs- hållplats .....	29	0,1	28	0,0	62	0,1	122	0,1	+ 93	+ 321
29 vid busshåll- plats .....	83	0,2	68	0,1	69	0,1	156	0,2	+ 73	+ 88
30 i droskstation .	52	0,1	131	0,2	59	0,1	179	0,2	+ 127	+ 244
31 på bro etc. ....	375	0,7	677	0,9	186	0,2	179	0,2	— 196	— 52
32 framför ingång etc. ....	644	1,2	772	1,0	1 376	1,8	1 354	1,3	+ 710	+ 103
33 på vändplan ...	265	0,5	404	0,5	613	0,8	479	0,5	+ 214	+ 81
Summa:	52 381	100,0	75 051	100,0	78 340	100,0	102 646	100,0	+ 50 265	+ 96

<sup>1</sup> Fr. o. m. juli 1959.

Såsom framgår av tabellen kan de lokala parkeringsföreskrifterna uppdelas på följande huvudkategorier:

- 1) parkeringsförbud;
- 2) stoppförbud;
- 3) nattparkeringsförbud;
- 4) P-platsavgiftsplikt.

Ett sammandrag avseende parkeringsföreskrifternas fördelning i Stockholm efter kategori har gjorts i följande tabell.

Tabell 3. Parkeringsföreskrifter i Stockholm 1956—1959, fördelade efter kategori

Föreskrifter <sup>1</sup>	1956		1957		1958		1959		Jämf. mellan 1956 och 1959	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<i>Lokala trafikföreskrifter:</i>										
Parkeringsförbud (nr 6 och 7) ....	12 060	23,0	25 686	34,4	29 068	27,1	38 460	37,4	+ 26 400	+ 219
Stoppförbud (nr 8, 9, 10 och 11) ...	13 112	25,0	13 640	18,1	9 665	12,3	11 327	11,1	— 1 785	— 14
Nattparkeringsför- bud (nr 12 och 13) .....	6 227	11,9	6 744	9,0	8 221	10,5	10 174	9,9	+ 3 947	+ 63
P-platsavgiftsplikt (nr 15) .....	3 872	7,4	6 970	9,3	9 175	11,7	14 835	14,5	+ 10 963	+ 283
Övriga (nr 1—5, 14, 16, 17, 26 och 33) .....	10 118	19,2	11 291	15,0	12 792	16,3	15 610	15,2	+ 5 492	+ 54
Summa lok. före- skrifter .....	45 389	86,5	64 331	85,7	68 921	87,9	90 406	88,1	+ 45 017	+ 99

<sup>1</sup> De inom parentes upptagna siffrorna avser kategorindelningen enligt ordningspolisens statistik i tabell 2.

Föreskrifter	1956		1957		1958		1959		Jämf. mellan 1956 och 1959	
	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%	Antal	%
<i>Vägtrafikförordningen:</i>										
enl. 49 § mom. 2 olaga uppst. (nr 18—25) .....	5 471	10,5	8 730	11,7	7 324	9,4	9 853	9,5	+ 4 382	+ 80
enl. 49 § mom. 3 olaga park. (nr 27—32) .....	1 521	3,0	1 990	2,6	2 095	2,7	2 387	2,4	+ 866	+ 57
Summa vägtrafikförordn. ....	6 992	13,5	10 720	14,3	9 419	12,1	12 240	11,9	+ 5 248	+ 75
Samtliga parkeringsföreselser ....	52 381		75 051		78 340		102 646		+ 50 265	+ 96

Tabell 3 visar, att i Stockholm förseelserna mot lokala parkeringsföreskrifter under åren 1956—1959 ökat mera än förseelserna mot vägtrafikförordningen. Av samtliga felparkeringar kom år 1959 c:a 12 procent på vägtrafikförordningen mot 13,5 procent 1956. Den största ökningen, 283 procent, visar förseelserna mot bestämmelser om avgiftsbelagd parkering. Detta slag av förseelser representerade 1959 14,5 procent av samtliga parkeringsföreselser mot 7,4 procent 1956. Denna förskjutning sammanhänger uppenbarligen med den fortgående utvidgningen av antalet avgiftsbelagda parkeringsplatser. Den närmast största ökningen, 219 procent, faller på överträdelse av parkeringsförbud. Medan övriga slag av parkeringsföreselser ökat under perioden, har överträdelserna av stoppförbud däremot undergått viss minskning (14 procent). Denna torde kunna förklaras därmed att, såvitt gäller stoppförbuden, trafikövervakningen alltmera kommit att inrikas på förebyggande verksamhet.

Enligt tillgängliga siffror för Göteborg utgjorde antalet rapporterade parkeringsföreselser i nämnda stad åren 1957—59 respektive 10 560, 14 097 och 17 799. Av år 1959 rapporterade parkeringsföreselser utgjorde 13 procent förseelser mot vägtrafikförordningen.

I Malmö utgjorde antalet rapporterade parkeringsföreselser åren 1957—1959 respektive 7 537, 10 772 och 6 576. Förseelser mot vägtrafikförordningen utgjorde samma år respektive 25 procent, 16 procent och 29 procent av samtliga parkeringsföreselser. Med avseende å statistiken för år 1959 är att märka, att man under detta år i relativt ringa utsträckning inskridit mot förseelser mot nattparkeringsförbud med hänsyn därtill, att viss maskinell utrustning för gatuhållning ej, som planerats, kunnat tagas i bruk under året. Belysande är att, medan antalet rapporterade förseelser mot nattparkeringsförbud år 1958 utgjorde 5 437, detta antal år 1959 endast var 832. Anmärkningsvärt är å andra sidan det stora antalet förseelser mot nattparkeringsförbud under år 1958, drygt 50 procent av samtliga parkeringsföreselser.



Till jämförelse med siffrorna från de tre storstäderna må slutligen lämnas vissa uppgifter från Linköping. I denna stad var antalet parkeringsförseelser åren 1956—1959 respektive 586, 793, 735 och 763. Av samtliga parkeringsförseelser i Linköping under 1959 utgör 10—15 procent förseelser mot vägtrafikförordningen.

### Återfall

Till belysning av återfallsfrekvensen vid parkeringsförseelser har inom åklagarmyndigheten i Stockholm sammanställts visst siffermaterial, avseende åttamånadersperioden maj—december 1959. Uppgifterna grundar sig på de strafförelägganden, som av åklagarmyndighetens parkeringsavdelning utfärdats under nämnda tidsperiod. Materialet omfattar såväl överträdelse av lokala parkeringsföreskrifter som förseelser mot vägtrafikförordningen. Undersökningen visar följande.

Ifrågavarande strafförelägganden avser 51 800 parkeringsförseelser, begångna av 42 474 förare. På varje förare kommer sålunda i genomsnitt 1,22 förseelse. 36 078 eller 85 procent av förarna har antecknats för endast en förseelse, 4 642 eller 11 procent för två förseelser och 1 754 eller 4 procent för tre eller flera förseelser. Beträffande sistnämnda 1 754 förare med tre eller flera förseelser visar siffrorna följande.

antal fordonsförare	antal förseelser vardera
1 135	3
354	4
140	5
58	6
32	7
13	8
11	9
2	10
2	11
2	12
3	14
1	15
1	25

Av uppställningen framgår bl. a., att 265 förare har 5 eller flera förseelser samt 125 förare 6 eller flera förseelser. Förare med fyra eller flera förseelser, ungefär 1 procent av samtliga förare, svarar för ca 6 procent av samtliga förseelser.

En särskild klientelundersökning har gjorts beträffande de bilförare, som inom åttamånadersperioden haft minst en felparkering per månad. Denna grupp omfattar 30 personer, vilka gjort sig skyldiga till sammanlagt 365 rapporterade felparkeringar, varav 354 mot lokala parkeringsföreskrifter och 11 mot vägtrafikförordningen. Förseelserna mot vägtrafikförordningen fördelar sig på sju förare. Ej mindre än 240 av förseelserna har ägt rum vid bilförarens fasta arbetsplats. I endast ett fåtal — 24 — fall har bilen anträffats

felparkerad vid förarens bostad. 90 förseelser — i huvudsak begångna av yrkesutövare med rörlig verksamhet — är spridda över hela stadsområdet. Inom gruppen dominerar de egna rörelseidkarna med 22 personer, 6 förare är försäljare. De återstående två förarna betecknas i polisrapporterna som servicemän. 10 personer har uppgivit anställning som bilförsäljare eller egen verksamhet med bilförsäljning. Endast en kvinna ingår i gruppen. Samtliga 30 förare tillhör den aktiva åldern för yrkesutövare.

### *Särskilda trafikvakter*

Till de senaste årens starka stegring av antalet rapporterade parkeringsförseelser i Stockholm torde ha bidragit inrättandet år 1957 av en kår av särskilda trafikvakter. Anordningen med särskilda trafikvakter — som avsåg att från den egentliga polispersonalen avlasta vissa enklare, med trafikövervakning sammanhängande uppgifter — förutsatte vissa ändringar i lagen om polisväsendet i riket (polislagen), polisreglementet och vägtrafikförordningen. I 18 § polislagen tillkom sålunda samma år ett nytt andra stycke, enligt vilket Konungen för visst polisdistrikt äger medge, att särskilda med trafikövervakning sammanhängande uppgifter av enklare beskaffenhet ombesörjes i annan ordning än i polislagen sägs, d. v. s. av andra befattningshavare än polismän. Till bestämmelserna om ordningsvaktsförordnande i 46 § första stycket polisreglementet gjordes vidare ett tillägg, enligt vilket polischefen meddelar förordnande som ordningsvakt för den som skall ombesörja sådana med trafikövervakning sammanhängande uppgifter, som avses i 18 § polislagen. Vad slutligen angår vägtrafikförordningen stadgades i 40 § 2 mom. i dess ursprungliga lydelse skyldighet för vägtrafikanter att efterkomma polismanns anvisningar till trafikens ordnande och stanna, när polisman ger tecken därtill. Härtill gjordes det tillägget, att vad i momentet sagts om polisman skall gälla jämväl annan, som i vederbörlig ordning förordnats att ombesörja i polisverksamheten ingående uppgift rörande trafiken. Den kår av trafikvakter, som i anslutning till 1957 års författningsändringar uppsattes i Stockholm, utgjorde ursprungligen 50 befattningshavare, samtliga kvinnor. Vid årsskiftet 1959/1960 var antalet befattningshavare 75. Meningen är, att organisationen under år 1960 skall utbyggas till 100 befattningshavare. Trafikvakterna anställs av gatukontoret och sorterar i organisatoriskt hänseende under detta. De har särskild uniform och avdelas till tjänstgöring vid visst polisvaktdistrikt. I denna sin tjänstgöring är de underställda polisbefälet i distriktet. Fjärde vaktdistriktet (Klara polisstation), som år 1959 redovisade 36 procent av samtliga rapporterade parkeringsförseelser i Stockholm, har 40 trafikvakter. Trafikvakternas verksamhet avser alla slag av parkeringsförseelser, alltså såväl överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter som förseelser mot vägtrafikförordningen. Befattningshavarna undergår, innan de får börja tjänstgöra, en utbildningskurs omfattande 110 timmar under fyra veckor. Man räknar med att varje trafikvakt svarar för i runt tal 1 000 parkeringsrapporter per år. I den yttre parkeringsövervakningen, deltar stadigvarande, förutom de särskilda trafikvakterna, en polisstyrka motsva-

rande 30 å 35 polismän. Det har beräknats, att av samtliga felparkerare 60 procent blir antecknade av trafikvakter och återstående 40 procent av polismän. Den planerade utbyggnaden av trafikvaktkåren i Stockholm talar i och för sig för att man har att motse en ytterligare ökning av antalet rapporterade parkeringsförseelser de närmaste åren. Å andra sidan visar de rapporterade felparkeringarna under det sista kvartalet 1959 en något lägre siffra än den för motsvarande tid föregående år trots tillkomsten av nya trafikvakter. Härtill kommer, att en ökning av trafikvaktkåren torde medföra en viss minskning av den polisstyrka, som nu disponeras för parkeringsövervakning. Man synes emellertid kunna räkna med att antalet rapporterade parkeringsförseelser under de närmaste åren i vart fall icke kommer att understiga 1959 års siffra, d. v. s. cirka 100 000.

Även i Göteborg har inrättats en kår av trafikvakter med i stort sett samma ställning, uppgifter och utbildning som trafikvakterna i Stockholm. Kåren, som började sin verksamhet i juli 1959, omfattar för närvarande 17 befattningshavare, samtliga manliga. Den kraftiga stegringen av antalet rapporterade parkeringsförseelser i Göteborg under år 1959 — från 14 000 till 17 800 — torde väsentligen vara att tillskriva trafikvaktkårens tillkomst. För 1960 räknar man med att antalet rapporterade parkeringsförseelser i Göteborg skall uppgå till omkring 26 000.

Också i Malmö förekommer en kår av särskilda trafikvakter med ordningsvaktsförordnande. Kåren inrättades år 1957 och består för närvarande av fem manliga befattningshavare. Dessa har genomgått en kortare utbildningskurs och har till uppgift att öva tillsyn över parkeringsbestämmelsernas efterlevnad inom avgiftsbelagda parkeringsplatser och angränsande områden samt att rapportera parkeringsförseelser, som de konstaterar vid sådan tillsyn. Det åligger dem vidare att biträda med tömning och kontroll av parkeringsmätare. De har sålunda mera begränsade befogenheter än trafikvakterna i Stockholm och Göteborg. Det föreligger emellertid planer på att utöka antalet trafikvakter i Malmö och att i samband därmed ändra arbetsuppgifter och befogenheter till överensstämmelse med vad som nu gäller för trafikvakterna i Stockholm och Göteborg.

### **Det nuvarande förfarandet vid handläggningen av parkeringsärenden**

Polismän och trafikvakter i Stockholm är vid fullgörande av parkeringsövervakning utrustade med block, innehållande tryckta blanketter till parkeringsanmärkningar. Som exempel kan tagas följande blankett, vilken användes vid 4:e polisvaktområdet, där de flesta parkeringsärendena handlägges.

## Nummer

Personbil .....	<input type="checkbox"/>	Moped	} Med nedanstående ägare enligt namn- skylt eller märke och fabriktionsnummer.
Lastbil .....	<input type="checkbox"/>	Herrcykel	
Motorcykel .....	<input type="checkbox"/>	Damecykel	

Föraren av ovanstående fordon torde benäget omedelbart genom personligt besök eller per telefon sätta sig i förbindelse med

Klara polisstation, Regeringsgatan 79  
tel. 54 00 00, ankn. 704

med anledning av fordonets parkering på

.....

den ..... 19.... under tiden .....

STOCKHOLMS POLIS

.....

Konstapel

Varannan blankett i blocket är vit (originalet), varannan grön (kopian).

Den normala gången av ett ärende angående felparkering, som konstaterats av polisman eller trafikvakt från 4:e vaktområdet, är följande.

1) Befattningshavaren ifyller den vita blanketten i blocket. Genom kopia-papper åstadkommes motsvarande anteckningar på den gröna blanketten. Den vita blanketten utrivs ur blocket och fästes på bilens vindruta eller lämnas direkt till föraren, om denne är tillstädes. Den gröna kopian kvarsitter i blocket. Vid tjänstgöringens slut uppsätter befattningshavaren med ledning av anteckningarna på kopian ett rapportkoncept rörande parkeringsförseelsen.

2) Rapportkonceptet överlämnas till vaktområdets utredningsavdelning, där det diarieföres. Från bilregistret införskaffas uppgifter om fordonsägarens namn och adress.

3) Föraren infinner sig personligen på utredningsavdelningen eller låter sig avhöra per telefon. Hans förklaring antecknas i rapportkonceptet. Uppgifterna från bilregistret kollationeras.

I Stockholm låter i omkring 50 procent av fallen föraren höra av sig utan särskild påminnelse. Erkänner vederbörande förseelsen — vilket är det vanliga — upprättas rapport med användande av den förut beskrivna särskilda blanketten (P-blanketten). Blanketten ifylles i åtta exemplar, varav ett behålles på vaktområdet, medan återstående sju exemplar översändes till åklagarmyndigheten. Bestrides åter förseelsen sker utredning i vanlig ordning. I uppskattningsvis 7—8 procent av samtliga rapporterade fall avskrivs ärendet av vederbörande kommissarie på grund av förarens förklaring. Föranleder bestridandet ej avskrivning, överlämnas ärendet, sedan utredningen färdigställts, med tillhörande förhørsanteckningar till åklagarmyndigheten.

4) Låter fordonsföraren ej höra av sig med anledning av parkeringsanmärkningen, avsändes till den person, vilken i bilregistret står antecknad

som ägare till fordonet, en skriftlig anmaning på särskilt formulär att snarast möjligt sätta sig i förbindelse med utredningsavdelningen. Efter en sådan anmaning beräknas i Stockholm ytterligare omkring 25 procent av felparkerarna låta höra av sig. Ärendet handlägges därefter i enlighet med vad som förut angivits under 3). Beträffande härefter återstående 25 procent av felparkerarna måste ytterligare efterforskningar vidtagas. Eventuellt måste förhör begäras med fordonets ägare hos annat polisvaktområde i Stockholm eller hos polismyndighet utanför huvudstaden.

5) Av de parkeringsärenden, vilka från polisen överlämnas till åklagarmyndigheten, redovisas c:a 95 procent såsom erkända med P-blanketten. Dessa ärenden går från polisen direkt till en inom åklagarmyndigheten inrättad parkeringsavdelning, som har hand om alla strafförelägganden rörande parkeringsföreseelser. Parkeringsavdelningen tillkom i maj 1959. Tidigare handlades ärenden angående erkända parkeringsföreseelser på åklagarmyndighetens allmänna expedition för strafförelägganden. Parkeringsavdelningen består av en åklagare och sex icke rättsbildade befattningshavare. Återstående 5 procent av från polisen till åklagarmyndigheten överlämnade parkeringsärenden — i vilka alltså bestridande föreligger — handlägges på första åklagarkammaren av en särskild parkeringsåklagare, som, om han ej undantagsvis finner sig böra avskryva saken eller meddela åtals eftergift, väcker åtal vid rådhusrättens sextonde avdelning.

6) På parkeringsavdelningen ifyller skrivpersonal P-blanketten med tillämpligt bötesbelopp med ledning av de förut nämnda, av statsåklagaren utfärdade straffmättningsnormerna. Härefter granskas och underskrives blanketten av åklagaren, som tillika, genom att sätta kryss i vederbörlig ruta, markerar tillämpligt lagrum. I detta skick utgör alltså blanketten ett strafföreläggande. Det inträffar i undantagsfall, att åklagaren ej finner klart, huruvida den misstänkte verkligen avser att erkänna förseelsen. I dylikt fall går ärendet tillbaka till polisen för utredning. Sedan föreläggandet under tecknats av åklagaren, utsändes det i två exemplar till den misstänkte i vanligt tjänstekuvert med biläggande av returkuvert och ett till indrivningsverket ställt postgiroinbetalningskort på bötesbeloppet. Samtidigt sändes en kopia av strafföreläggandet till indrivningsverket för kännedom. Den misstänkte har att återställa det ena exemplaret av föreläggandet till parkeringsavdelningen försett med godkännande eller anteckning om orsaken till att godkännande ej lämnas. Det andra exemplaret får behållas av den misstänkte. I omkring 72 procent av fallen återställer adressaten utan särskild påminnelse föreläggandet med påtecknat godkännande eller bestridande. Som regel är föreläggandet godkänt. Adressat, som ej låter sig avhöra, får efter 3—4 veckor en påminnelse i form av en genomslagskopia av föreläggandet, på vilken han kan teckna godkännande eller bestridande. Efter en sådan påminnelse inkommer svar i ytterligare 15 procent av ärendena. Härefter återstående 13 procent går till delgivningscentralen för delgivning av strafföreläggandet med den misstänkte. I de flesta fall lyckas delgivningsmannen få ett godkännande från den misstänkte. Allt som allt kan man räkna med att den misstänkte bestrider förseelsen eller eljest underlåter att godkänna strafföreläggandet i 7—8 procent av de på parkeringsavdelningen handlagda ärendena. De ärenden, där strafföreläggande ej godkänts, avföres från vidare handläggning vid parkeringsavdelningen och överlämnas till parkeringsåklagaren för åtalsprövning i vanlig ordning.

7) Såsom förut nämnts går c:a 5 procent av alla till åklagarmyndigheten från polisen överlämnade parkeringsärenden såsom bestridda direkt till

parkeringsåklagaren. Efter handläggning på parkeringsavdelningen tillkommer de ytterligare ärenden, i vilka utfärdat strafföreläggande ej godkänts. Dessa ärenden utgör 6—7 procent av alla till åklagarmyndigheten från polisen överlämnade parkeringsärenden. Detta innebär att tillhoppa 11—12 procent av de parkeringsärenden, som inkommer till åklagarmyndigheten, blir föremål för åtalsprövning av parkeringsåklagaren. I det vida övervägande antalet fall väckes åtal vid rådhusrättens sextonde avdelning. Det torde mera sällan förekomma, att åtalsprövningen leder till att målet avskrivs eller åtalseftergift meddelas. Under år 1959 inkom från åklagarmyndigheten till sextonde avdelningen sammanlagt 9 528 stämningsansökningar i parkeringsmål. Uppskattningsvis 75 procent av målen avgöres av domstolen såsom erkända, i regel i den tilltalades frånvaro eller i närvaro av någon rättstjänare som ombud för den tilltalade.

8) Sedan strafföreläggandet godkänts, översänder parkeringsavdelningen till vardera av indrivningsmyndigheten och körkortsregistret en avskrift av föreläggandet (P-blanketten) försedd med bevis om godkännandet. Indrivningen av böter för parkeringsförseelser synes ge goda resultat. I omkring 70 procent av hithörande bötesärenden inbetalas i Stockholm böterna utan anmaning till indrivningsverket med anlitanande av den vid strafföreläggandet fogade postgiroblanketten. Efter en påminnelse från indrivningsverket erlägger ytterligare 18 procent av de för felparkering bötfällda sina böter och efter införelse ytterligare 6 procent. Därefter återstår en rest på 6 procent, beträffande vilken får vidtagas särskilda åtgärder. Enligt en utredning avseende fjärde kvartalet 1955, visade det slutliga indrivningsresultatet i fråga om ärenden rörande parkeringsböter, som inkommit till indrivningsverket under detta kvartal, att böterna betalats i 99,6 procent av fallen.

### Tidigare reformförslag

Anhopningen av bötesmål i de större städerna under senare år har medfört svårigheter i olika hänseenden. Stegringen av målfrekvensen har varit särskilt framträdande i fråga om parkeringsmålen, en utveckling som sammanhänger med bilismens våldsamma expansion under det senaste decenniet och de begränsade parkeringsmöjligheterna i storstäderna. Det är därför naturligt, att uppmärksamheten kommit att inriktas på möjligheterna att åstadkomma en förenklad handläggningsform för parkeringsförseelserna.

Spörsmålet togs upp redan år 1956 av den av byggnadsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gemensamt tillsatta s. k. *parkeringsutredningen*. I en den 14 augusti 1956 dagtecknad promemoria framlade utredningen ett förslag till ett förenklat förfarande. Förslaget innebar i huvudsak, att det nuvarande bötesstraffet skulle ersättas med ett för alla felparkerare enhetligt bötesbelopp, att polisman skulle äga meddela strafföreläggande på platsen för förseelsen samt att föreläggandet, sedan den felande därå tecknat godkännande, samtidigt skulle tjäna som inbetalningskort för det förelagda bötesbeloppet. Förslag till blankett i tre exemplar, utgörande kombinerat strafföreläggande och inbetalningskort, var bilagt promemorian. Beträffande själva det yttre förfarandet var tanken den, att ett exemplar av föreläggandet skulle fästas på fordonet och de två övriga behållas av polis-

mannen för redovisning. Som skäl för införande av ett förenklat förfarande framhöll parkeringsutredningen, att parkeringsförseelserna och det därav följande rapporterings- och utredningsförfarandet gav storstädernas polis en kraftigt ökad arbetsbörda till men för polisens arbete på andra viktigare områden.

Inom den år 1956 tillsatta *polisverksamhetsutredningen* har likaledes upptagits frågan om införande av ett polisbötesystem. Problemet har diskuterats av utredningen både internt och vid överläggningar med representanter för polismyndigheter och polispersonal i ett antal större städer. Det har därvid visat sig att åsikterna varit delade i frågan, huruvida polisen bör erhålla rätt att förelägga böter. Enighet har emellertid förelegat så till vida, att det ansetts önskvärt med en förenkling av det nuvarande systemet för rapportering och handläggning av bötesförseelser. Inom utredningen har det införskaffade materialet sammanställts i en den 16 augusti 1957 dagtecknad promemoria, i vilken uttalas, att utredningen ansett frågan vara av sådan betydelse, att den syntes böra närmare utredas. Promemorian överlämnades sedermera till chefen för inrikesdepartementet och tillställdes därefter justitiedepartementet. Beträffande parkeringsutredningens nyssnämnda förslag framhålles i polisverksamhetsutredningens promemoria bl. a., att den ursprungliga rapporten regelmässigt kom att gälla det förhållandet, att en viss bil felparkerats. Vem som gjort sig skyldig till förseelsen fick den fortsatta utredningen utvisa. Det torde ej överensstämma med gällande rättsuppfattning att i detta hänseende godtaga ett av polisman utfärdat föreläggande, som riktades mot ett visst fordon i stället för mot den person, som vid tillfället brukat fordonet. — I promemorian redovisas, förutom parkeringsutredningens förslag, ett förslag till ett förenklat bötesförfarande vid parkeringsförseelser, som utarbetats inom Stockholms stadskanslis organisationsavdelning. Förslaget innebär i huvudsak, att den polisman, som konstaterar en parkeringsförseelse, på vanligt sätt på fordonet anbringar en lapp med anmaning till föraren att infinna sig på angiven polisstation. Om föraren på polisstationen förklarar sig beredd att godkänna ett strafföreläggande, utskrivs ett dylikt av vederbörande vaktpersonal med ledning av en taxa. Föreläggandet underskrives av tjänstgörande förste polisassistent på åklagarmyndighetens vägnar. Därefter tecknar vederbörande förare godkännande på föreläggandet. Förfarandet förutsätter, att viss polispersonal i befälsställning förordnas som extra åklagare. Beträffande förslaget uttalas i polisverksamhetsutredningens promemoria att, för den händelse frågan ej kunde lösas på annat sätt, förslaget för storstädernas del innebure en avsevärd förenkling av det dittillsvarande bötesförfarandet.

I en vid 1958 års *B-riksdag* väckt motion (II: B 189) upptogs bl. a. frågan om införande av polisbötesystem. Första lagutskottet yttrade i sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr B 13) i anledning av motionen bl. a. följande.

I motionen beröres också spørsmålet om införande i vårt land av ett polisbötessystem, d. v. s. beivran av förseelser genom omedelbart åläggande av böter genom polisman eller polismyndighet. Ett sådant system har i något skiftande former införts i vissa främmande länder, vanligtvis kombinerat med standardiserade böter, och användningen tager företrädesvis sikte på mindre förseelser av motortrafikanter. Från arbetsekonomisk synpunkt synes betydande fördelar vara förknippade med ett dylikt system, i det att härigenom skulle kunna inbesparas åtskilligt arbete för polis- och åklagarmyndigheterna. Från flera håll har också uttalats önskemål om en undersökning huruvida detta system skulle kunna införas i vårt land. Även utskottet anser skäl föreligga att närmare utreda denna fråga. Härvid finge undersökas huruvida systemet i någon form kan inpassas i vår rättsordning och komma till användning antingen vid smärre förseelser i allmänhet eller beträffande någon eller några grupper av förseelser, för vilka detsamma kan anses särskilt lämpligt, såsom t. ex. de i motionen omnämnda, i mycket stort antal förekommande parkeringsförseelserna. Redan institutets användning enbart å sistnämnda slag av förseelser skulle tydligen innebära en väsentlig lättnad.

Såsom framgår av den redogörelse, som förut upptagits i detta utlåtande, har polisverksamhetsutredningen utfört viss förberedande utredning av förevarande spørsmål och i en till chefen för inrikesdepartementet överlämnad promemoria uttalat, att frågan enligt utredningens mening vore av den vikt att den syntes böra närmare övervägas. Enligt vad utskottet inhämtat har denna promemoria därefter överlämnats till chefen för justitiedepartementet, och inom detta överväges f. n. huru ärendet i fortsättningen skall handläggas. Då alltså frågan är under övervägande hos Kungl. Maj:t, anser utskottet icke erforderligt att riksdagen nu gör någon framställning i ämnet.

I likalydande motioner I: 36 och II: 49 vid 1959 års riksdag hemställdes bl. a. att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om förslag till sådan ändring i rättegångsbalken att beivran av felparkering kunde ske genom omedelbart åläggande av böter genom polisman eller polismyndighet. Över motionerna avgavs yttranden av bl. a. riksåklagarämbetet, Svea hovrätt, Föreningen Sveriges polismästare och 1951 års rättegångskommitté. Riksåklagarämbetet ansåg att, då utredning om införande av ett s. k. polisbötessystem torde komma att ske inom justitiedepartementet, någon hemställan härom från riksdagens sida icke vore erforderlig. Ämbetet konstaterade vidare, att det ej vore möjligt att avgöra om ett polisbötessystem lämpligen kunde införas hos oss, innan resultatet av en utredning förelåg. Behovet av en utredning som grundval för ett ställningstagande till frågan underströks jämväl av Svea hovrätt och Föreningen Sveriges polismästare, varvid hovrätten likaledes erinrade om att det önskade resultatet icke kunde, såsom motionärerna föreslagit, ernås allenast genom en ändring i rättegångsbalken. I avstyrkande riktning uttalade sig 1951 års rättegångskommitté som, under erinran om att frågan om ett polisbötessystem utreddes inom justitiedepartementet, anförde följande.

En sådan form för bötesåläggande skulle närmast komma till användning i många fall där för närvarande strafföreläggande utfärdas. Vid utformningen av institutet strafföreläggande har beaktats att detta måste anses ge mindre goda garantier för ett objektivt riktigt avgörande än ett



domstolsförfarande. Strafföreläggande har därför fått relativt begränsat användningsområde. Än större försiktighet är av nöden om polisman skall berättigas att direkt ålägga böter. Kommittén ifrågasätter om över huvud åläggande av böter utgör en lämplig polisuppgift. I varje fall kan det icke gärna ifrågakomma att införa ett polisbötesystem för vissa särskilda förseelser utan att avvakta resultatet av den pågående utredningen.

Att införa ett polisbötesystem för felparkering, såsom i motionerna påyrkas, torde vara förenat med speciella svårigheter. Felparkering, som inefattar förseelse mot lokala parkeringsbestämmelser, straffas med böter direkt i penningar, medan sådan felparkering som avses i 49 § vägtrafikförordningen bestraffas med dagsböter. Vid åläggande av böter direkt genom polisman kunna uppenbarligen endast penningböter ifrågakomma. Gränsdragningen mellan de fall av felparkering som skola medföra penningböter och de som skola bestraffas med dagsböter skulle ofta kunna vålla den enskilde polismannen svårigheter. En annan svårighet föreligger däri att det av polismannen direkt ålagda straffet självfallet måste riktas mot viss person samt att det endast mera sällan torde kunna omedelbart klarläggas vem som vid tillfället fört och parkerat bilen och alltså är ansvarig för parkeringen. Parkeringsförseelser synas sålunda föga lämpade för beivran genom ett polisbötesystem. De svårigheter som uppkomma redan vid ett polisbötesystem, som begränsas till enbart parkeringsförseelser, äro så stora att det måste anses nödvändigt att även såvitt avser dessa förseelser avvakta den pågående utredningens resultat.

Första lagutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande (nr 25) i anledning av motionerna — efter att ha berört utskottets förutnämnda utlåtande till 1958 års B-riksdag — bl. a. följande.

Utskottet har nu inhämtat att en utredningsman inom justitiedepartementet utsetts att verkställa en undersökning av möjligheterna att åstadkomma en förenkling av handläggningen av mindre brottmål. I undersökningen ingår också frågan om införande av polisbötesystem.

Genom nämnda undersökning har visserligen arbetet på den i motionerna eftersträfvade reformen inletts, men under hänvisning till vad utskottet tidigare anført om angelägenheten av en sådan reform synes det kunna ifrågasättas, om icke den i undersökningen ingående delfrågan om polisbötesystem vid parkeringsförseelser bör behandlas med förtur och utan avbidan å resultatet av undersökningen i övrigt. Utskottet vill därför förorda, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t giver uttryck för denna uppfattning.

Vad utskottet sålunda förordat biträdtes av riksdagen.

I ett par uppmärksammade tidningsartiklar, införda i dagspressen i slutet av 1959, har *borgmästaren i Stockholm Ynge Kristensson* framlagt vissa förslag till förenklat förfarande i parkeringsmål. Förslagen avser uteslutande förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter. I likhet med parkeringsutredningen anknuter Kristensson i yttre avseende till den skriftliga parkeringsanmärkning, som polismannen eller trafikvakten fäster på fordonet. Parkeringsanmärkningen skall emellertid icke, såsom enligt parkeringsutredningens förslag, innehålla något strafföreläggande att godkännas av den felande utan en anmaning till denne att inom viss tid till angiven myndighet, exempelvis ett parkeringskontor, med anlitan av en vid parkeringsanmärkningen fogad postgiroblankett inbetala ett på blanketten angivet be-

lopp. Därest inbetalning sker inom förelagd tid, skall enligt förslaget någon ytterligare åtgärd med anledning av parkeringsförseelsen ej äga rum. Vad angår den rättsliga karaktären av inbetalade belopp ingår som ett väsentligt moment i Kristenssons förslag en avkriminalisering av parkeringsförseelserna. Härvidlag går förslaget längst i fråga om parkering i strid mot föreskrifter om avgiftsbelagd parkering. Dessa förseelser anser Kristensson intaga en särställning. Han hänvisar till att uppställning av fordon å allmän plats i princip är kostnadsfri och att inrättandet av avgiftsbelagda parkeringsplatser med parkeringsmätare innebär ett avsteg från denna princip. Det torde därför enligt Kristenssons mening vara mest överensstämmande med anordningen med avgiftsbelagd parkering, att påföljden för den som låter bilen vara uppställd längre tid än vartill avgiften berättigar, i stället för som nu böter, blir en fastställd tilläggsavgift (kontrollavgift). Denna kontrollavgift bör enligt Kristenssons förslag tillfalla kommunen. Avgiften, vars belopp upptages i den vid parkeringsanmärkningen fogade postgiroblanketten, skall anses som privaträttslig. Därest den ej erlägges, bör kommunen äga lagsöka på beloppet, och den skyldige har då att erlägga lagsökningskostnader. Om målet hänskjutes till domstol, kommer kommunen att där utföra en rent civil talan. Beträffande övriga överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter anser Kristensson det däremot vara främmande för rådande rättsuppfattning om ordningsförseelser att låta påföljden bli av rent civilrättslig natur. Å andra sidan framstår det enligt hans uppfattning av olika skäl som otillfredsställande att använda bötesstraff i den omfattning som nu sker. En medelväg finner Kristensson vara att stadga ett till beloppet fixerat vite för överträdelserna och att föreskriva att beloppet till skillnad från nuvarande böter ej får förvandlas. Någon anteckning om förseelsen bör ej heller ske i körkortsregistret. Vitets belopp upptages i den vid parkeringsanmärkningen fogade postgiroblanketten. Om vitet icke inbetalas inom föreskriven tid, sänder parkeringskontoret till den inregistrerade ägaren av fordonet en uppmaning att inom viss kortare tid till kontoret inbetala vitet tillika med påförd indrivningsavgift vid äventyr att ärendet eljest överlämnas till polisen. Endast i sålunda överlämnade ärenden skall polisen behöva verkställa utredning. Efter det att utredningen slutförts, går ärendet vidare till åklagaren, vilken i händelse av bestridande från den misstänktes sida har att instämma målet till domstol. Den som dömes skyldig skall ha att erlägga vitet och indrivningskostnaden jämte i förekommande fall rättegångskostnader.

Frågan om ett förenklat förfarande vid parkeringsförseelser har behandlats jämväl av en den 15 december 1957 av Stockholms stads rätts- och polisdirektion tillsatt expertkommitté (*åklagarkommittén*). Kommitténs uppdrag är att verkställa en översyn av vissa frågor, som berör åklagarmyndighetens organisation. Kommittén fann sig under sitt arbete böra upptaga jämväl frågan om förfarandet i bötesmålen. Därvid kom uppmärksamheten främst att inriktas på parkeringsmålen. Kommittén framlade den 10

februari 1960 ett betänkande med förslag till rationaliseringar i fråga om handläggningen av parkeringsföreseelser. Beträffande tillkomsten och innehållet i detta förslag torde få hänvisas till promemorian, sid. 37—39.

### Utländsk rätt

#### *Västtyskland*

I 1871 års tyska strafflag (§ 1) skiljes enligt gärningens svårhetsgrad mellan tre olika arter av brott, som betecknas respektive Verbrechen, Vergehen och Übertretung. Avgörande för frågan, till vilken kategori en straffbelagd handling skall räknas, är det straff, som enligt lagen utgör strafflatitudens maximum. En gärning är Verbrechen, om i straffskalan ingår Einschliessung (custodia honesta) över 5 år eller Zuchthaus (tukthus), och Vergehen, om i straffskalan ingår Einschliessung upp till 5 år eller Gefängnis (fängelse) eller Geldstrafe (böter) över 150 DM eller icke maximerade böter. Übertretung föreligger om i straffskalan ingår Haft (lätt form av frihetsförlust som ådömes relativt sällan) eller böter upp till 150 DM.

Gäller det Übertretung eller lindrigare Vergehen, kan i Tyskland straffföreläggande äga rum. Man skiljer mellan två olika former, som kallas Strafbefehl respektive Strafverfügung.

Strafbefehlsverfahren, som behandlas i den tyska straffprocesslagen (§§ 407—412), är ett skriftligt domstolsförfarande utan väckande av åtal, utan det eljest i Tyskland erforderliga skriftliga domstolsbeslutet om talans uppdragande (Eröffnungsbeschluss) samt utan huvudförhandling. En dylik summarisk och förenklad rättegång kan dock på den misstänktes yrkande utmynna i ett muntligt förfarande, vilket motsvarar det ordinarie brottmålsförfarandet. Enligt gällande lag får Strafbefehl alltid användas om straffet är böter (utan någon särskild begränsning). Dessutom får Strafbefehl tillämpas i fråga om frihetsstraff (Gefängnis, Einschliessung och Haft) för frihetsberövande upp till 3 månader. Emellertid tillämpas Strafbefehl i tysk praxis ytterst sällan i fråga om frihetsstraff. Strafbefehlsverfahren inledes med att allmän åklagare hos rätten gör en skriftlig ansökan om Strafbefehl. Han skall därvid yrka ett bestämt straff. Domaren (Amtsrichter) prövar på grundval av akterna i målet om betänkligheter (Bedenken) mot Strafbefehls meddelande är för handen. Är så icke fallet, meddelas Strafbefehl i enlighet med åklagarens yrkande. Den misstänkte äger dock fullfölja talan genom att föra Einspruch mot Strafbefehl inom en vecka efter delgivning. Einspruch leder till huvudförhandling, om icke dessförinnan ansökan om Strafbefehl nedlagts av åklagaren eller Einspruch återkallats av den misstänkte. Strafbefehl är i dag den vanliga formen för beivrandet av trafikföreseelser i rörlig trafik med undantag för bagatellföreseelser. Är gärningen av allvarligare art (den har t. ex. medfört avsevärd skada) äger det ordinarie domstolsförfarandet rum.

Vid sidan av Strafbefehl finns, som förut nämnts, Strafverfügung. Även detta institut omnämnes i straffprocesslagen, trots att det egentligen hör till delstaternas lagstiftningskompetens. Strafverfügung meddelades ursprungligen av polismyndighet utan domstols medverkan. Enligt gällande lagstiftning får Strafverfügung dock allenast meddelas av domaren. Skillnaden mellan Strafbefehl och Strafverfügung ligger huvudsakligen däri, att åklagarmyndigheten i regel icke är inkopplad vid det sistnämnda förfarandet. Polismyndigheten översänder i enlighet med delstatens lagstiftning akterna till Amtsgericht efter anställt förhör med den misstänkte. Polisen uppger samtidigt bevisen och det tillämpliga lagrummet samt föreslår påföljden. Domaren avgör om Strafverfügung skall meddelas. Han är härvid ej bunden av polisens förslag beträffande påföljden. Påföljden får vid Strafverfügung vara endast böter eller Haft.

Under tiden efter andra världskrigets slut ägde i Västtyskland rum en både dogmatiskt och praktiskt betydelsefull reform, som åsyftar att eliminera mindre lagöverträdelser från straffrättens område. Man skiljer sålunda mellan gärningar, som anses såsom i egentlig mening kriminella, och sådana, som enbart riktar sig mot ordningsstadganden. För gärningar av det sistnämnda slaget har man infört begreppet Ordnungswidrigkeit. Härvid kommer särskilt i betraktande överträdelser av den ekonomiska lagstiftningen. Påföljden för Ordnungswidrigkeit är ej mera Geldstrafe utan Geldbusse. Avgörande för om en gärning skall hänföras till Ordnungswidrigkeit är, om den stadgade påföljden är Geldbusse. De grundläggande bestämmelserna om Ordnungswidrigkeit och Geldbusse samt om förfarandet vid beivrandet av hithörande gärningar finns i 1952 års »Gesetz über Ordnungswidrigkeiten».

Emellertid gäller — åtminstone ännu så länge — 1952 års lag icke såvitt angår trafikföreseelser. Beträffande dylika föreseelser gäller vid sidan av delstaternas lagstiftning två olika förbundslag, nämligen 1952 års Strassenverkehrsgesetz och 1953 års Strassenverkehrsordnung. I båda lagarna finns generalklausuler (§ 21 respektive § 49) enligt vilka den som överträder trafikföreskrifterna straffas med böter upp till DM 150:— eller med Haft, om icke strängare straff förskylles enligt andra bestämmelser.

I Strassenverkehrsgesetz (§ 22) finns emellertid en föreskrift om Gebührenpflichtige Verwarnung (avgiftspliktig varning), som fått mycket stor praktisk betydelse. Föreskriften lyder i översättning.

Vid lindrigare »Übertretungen», som är straffbara enligt denna lag eller enligt föreskrifter utfärdade med stöd av denna lag, kan polisman, som är därtill bemyndigad och legitimerar sig genom tjänstedräkt eller på annat sätt, varna den på bar gärning anträffade gärningsmannen och avkräva honom en avgift (Gebühr) upp till 2 DM.

År 1957 ändrades bestämmelsen så, att avgiften i stället för 2 DM numera är fr. o. m. 1 DM t. o. m. 5 DM. Det visade sig nämligen med tiden lämpligt att möjliggöra någon differentiering på grundval av föreseelsens svårhetsgrad.

Enligt föreskrifter i 22 § Strassenverkehrsgesetz är en förutsättning för avgiftspliktig varning, att den felande informerats av polismannen, att han äger vägra betalning men trots detta »är införstådd med att betala och beredd till omedelbar betalning». I händelse av vägran har polismannen att avge rapport i vanlig ordning. Förklarar den felande sig villig att betala, får han en skriftlig varning på en blankett, som samtidigt utgör kvitto. Trots bestämmelsens ordalydelse anses det i praxis tillräckligt att någon som icke kan betala kontant lovar göra detta inom viss kort tid. Sker betalning kan gärningen icke vidare straffas som *Übertretung*.

Strassenverkehrsgesetz och Strassenverkehrsordnung kompletteras av delstaternas polisförfattningar, i vilka ofta även institutet avgiftspliktig varning är reglerat. Därvid har i de flesta delstater meddelats detaljerade föreskrifter om hur vid varning skall förfaras och vad som skall anses som »lindrigare *Übertretung*».

I delstaten Nordrhein-Westfalen har gjorts en klassifikation av trafikförseelserna och fastställts den avgift som skall krävas i varje fall. Vissa grupper av förseelser har undantagits från tillämpningen av avgiftsbelagd varning. Avgiften kan uppgå till 1, 3 eller 5 DM. Polismannen är utrustad med tre olika block i olika färger med kvitton på 1, 3 och 5 DM. Ett fjärde block är avsett för personer, som är villiga att betala men icke kan betala kontant (*Gebührenpflichtige Verwarnung mit Zahlungsaufforderung*).

I delstaten Hessen skall 1 eller 2 DM krävas, om förseelsen icke hade omedelbart skadliga verkningar för andra trafikanter. Gäller det en något allvarligare förseelse eller visar den felande icke nödvändig insikt, är avgiften 3 DM. Har skada uppstått, som ej går över 500 DM, är avgiften 5 DM. Alla allvarliga trafikförseelser som t. ex. fortkörning, körning på fel sida och felaktig omkörning skall emellertid anses som *Übertretungen* och lagföras enligt straffprocesslagen (strafföreläggande eller åtal).

Den varningsblankett, som tillämpas i delstaten Hessen, har följande lydelse.

Då Ni, efter att ha underrättats om Eder rätt att vägra, är införstådd med att mottaga en avgiftspliktig varning och är villig att betala avgiften, tilldelas Eder härmed i anledning av nämnda »*Übertretung*» en varning med avgift.

Sedan följer datering och polismannens underskrift och titel samt kvittering av det betalda beloppet. Förseelsens art ifylles, däremot anges den felandes namn icke i blanketten. Polisen underrättar samtidigt på genomslag vederbörande polismyndighet om att varning meddelats och avgiften mottagits. Är den felande villig att betala men kan han icke göra detta omedelbart, antecknas i varningsblanketten hans namn och adress. Han uppmanas i detta fall inbetala beloppet inom tre dagar på visst poliskontor eller med posten till visst postgirokonton. Sker betalning, är saken därmed utagerad.

Institutet avgiftspliktig varning tillämpas i praxis allmänt även vid parckeringsförseelser och detta även om bilföraren icke påträffas. Tydligt an-

ser man, att vederbörande även i dessa fall ertappas på bar gärning, enär gärningen ännu icke är avslutad, då polismannen upptäcker felparkeringen. Emellertid torde det med hänsyn till lagens ordalydelse icke anses möjligt att meddela avgiftspliktig varning på det sätt, att varningen fästes på bilens vindruta med uppmaning till föraren att inom viss tid inbetala avgiften. I så fall skulle det nämligen icke vara möjligt att — som enligt lagens ordalydelse skall ske — före varningens utfärdande informera föraren om hans befogenhet att vägra betala samt att fråga honom om han är villig att erlägga avgiften. En polisman, som anträffar en felparkerad bil, fäster därför vid vindrutans icke en varning utan en anmaning till föraren att infinna sig på en viss angiven polisstation. När föraren inställer sig meddelas en avgiftspliktig varning samtidigt som den fastställda avgiften betalas. Inställer sig felparkeraren icke, inledes det ordinarie förfarandet, vilket utmynnar i Strafbefehl eller Strafverfügung.

Uppgifter om parkeringsförseelser intages i ett särskilt register över trafikförseelser (s. k. Verkehrssünderkartei).

### Frankrike

I den franska Code pénal (C.p.) skiljes sedan gammalt mellan tre olika kategorier: contraventions, délits och crimes (art. 1). Till vilken kategori ett visst brott är att hänföra beror allenast på den påföljd, som fastställts i strafflag eller annan lag. Contravention är den lindrigaste lagöverträdelsen och får endast straffas med polisstraff (peines de police), d. v. s. med »emprisonnement» mellan en och tio dagar, böter (amendes) och förverkande av vissa beslagtagna föremål (confiscation de certains objets saisis). Detaljföreskrifter om dessa påföljder ges i art. 464—470 C.p. Intill 1945 var maximitiden för emprisonnement endast 5 dagar (art. 465). Böteslatituden har på senaste tiden undergått åtskilliga förändringar som stått i samband med det franska penningvärdets växlingar. I contraventions ingår det stora flertalet enkla överträdelser av polis-, ordnings- och trafikföreskrifter, inklusive parkeringsförseelser.

Karakteristiskt för fransk rättsvård torde vara att det i första instans finns tre särskilda domstolstyper, som bildar motsvarighet till de förut omnämnda tre brottskategorierna. Den franska code d'instruction criminelle, som stiftades redan 1808 och sedan dess med vissa modifikationer gällt under 140 år, upphävdes i sin helhet den 2 mars 1959. Sedan dess gäller den nya code de procédure pénale (C.P.P.). Principerna för domstolsorganisationen inom straffprocessen har dock upprätthållits. Kvar är cour d'assises som behörig första domstol med jury för de grövsta brotten (crimes). Délits, till vilken kategori bl. a. hör culpöst vållande till annans död vid trafikolycka och annan trafikförseelse, som vållat person- eller egendomsskada av större omfattning, åtalas fortfarande vid en kollegialdomstol (tre domare) som heter tribunal correctionnel (art. 381 ff C.P.P.). Om contraventions dömer nu i regel tribunal de police (förut tribunal de simple police), d. v. s. en enmansdomstol. Domaren i polisdomstolen skall enligt lagen

(art. 523 C.P.P.) principiellt vara densamma som domaren i tribunal d'instance, första domstol i tvistemål, vilken trätt i fredsdomarens (juge de la paix) ställe. Åklagaren vid tribunal de police skall vara en tjänsteman i ministère public (art. 45 C.P.P.). Enligt C.P.P. (art. 547) får i mål, som avgjorts av polisdomstol, vad anförs inom tio dagar till cour d'appel (hovrätt), dock är förutsättning att det ådömda straffet överstiger frihetsstraff i 5 dagar eller böter å Fr. 60 000: — (1958 års penningvärde).

Stadganden om trafikförseelser har upptagits i en speciell code de la route (vägtrafiklag), som trädde i kraft den 15 december 1958. Denna lag omfattar icke själva trafikregleringen utan endast stadganden om trafikförseelser och dessa förseelsers beivrande samt om indragning av körkort. Den 9 januari 1960 kompletterades code de la route med en tredje avdelning (art. 248—294) som innehåller administrativa föreskrifter i fråga om trafikförseelsers handläggning.

Vissa lagöverträdelser inom trafiklagstiftningen (rattfylleri, brott mot utrustnings- och registreringsföreskrifter m. m.) hänföres genom påföljdens art till délits och upptages av tribunal correctionnel. Det stora flertalet överträdelser av vägtrafiklagen (felparkeringar, brott mot hastighetsbestämmelser m. m.) eller av lokala trafikföreskrifter hör dock till kategorien »contraventions» och upptages av polisdomstol. Contraventions mot vägtrafiklagen, däribland felparkeringar, har under de senaste åren lagförts i Paris med närmaste omgivning (Département de la Seine) i omkring 1,7 miljoner fall per år och i landet i övrigt i cirka 2 miljoner fall årligen. Detta har medfört en våldsam belastning på polisdomstolarna och framtingat ett avsevärt förenklat förfarande vid handläggningen.

Genom kungörelse den 2 november 1945 infördes i Frankrike efter mönster av de tyska instituten Strafverfügung och Strafbefehl ett straffprocessuellt förfarande utan muntlig förhandling i bagatellmål, »ordonnance pénale». Kungörelsen införlivades 1952 med code d'instruction criminelle och ingår numera i art. 524—528 C.P.P. Detta förenklade förfarande avser meddelande av »amende de composition».

Föreligger ett protokoll (procès verbal) som visar att något fall av lagöverträdelse förekommit (t. ex. protokoll som är uppsatt av polis på gatan på speciell blankett) äger polisdomaren, utan att kallelse eller stämning sker, meddela (informer) lagöverträdaren, att han har att betala böter å visst belopp i form av amende de composition (alltså ett slags strafföreläggande av domstol). Betalas det förelagda beloppet så anses detta som godkännande och ärendets behandling är därmed avslutad (art. 525). Ett godkänt föreläggande anses som en lagakraftvunnen dom, något som kan få juridisk betydelse även i fråga om eventuellt återfallsbrott.

Adressaten är berättigad att vägra betala (de ne pas accepter l'offre du juge). Sker detta, d. v. s. protesterar vederbörande eller betalar han ej inom föreskriven tid, handlägges saken i enlighet med de ordinarie stadgandena om mål inför polisdomstol (art. 531 ff) och stämning utfärdas.

Amende de composition får dock ej meddelas i varje fall av contravention.

Enligt C.P.P. är detta förfarande uteslutet bl. a., om målsägare finns eller vid vissa i lagen fastställda återfallsstraff eller om av protokollet framgår att den misstänkte gjort sig skyldig till mer än två överträdelser. Dessutom får amende de composition endast meddelas om strafflatitudens maximibelopp håller sig inom viss gräns. Vid lagens tillkomst 1958 var gränsen Fr. 40 000: —.

Vid felparkering tillämpas i regel det förut nämnda förfarandet med meddelande av »amende de composition». Standardförfarandet torde vara följande.

Vederbörande polisman eller parkeringsövervakare (civilklädd person med armbindel), som konstaterat felparkering, ifyller en blankett, som heter »avis de contravention», och fäster den på bilens vindruta. I blankettens tryckta text heter det, att en överträdelse av adressaten har anmärkts (relevé à votre charge). Polismannen (parkeringsövervakaren) ifyller i blanketten följande uppgifter: överträdelsens art, ort, datum, bilmärke och bilnummer. Blanketten innehåller i den tryckta delen dessutom en erinran därom, att adressaten äger framföra efter eget skön allt som han anser rättfärdiga hans gärning. Därutöver anmanas adressaten i hövliga vändningar att i allmänt och eget intresse iakttaga gällande ordningsstadganden.

När bilföraren återkommer till sin bil och finner lappen, ifyller han i sin tur vissa uppgifter på lappens baksida nämligen namn, födelseort och -dag, adress samt körkortets nummer och utställningsdag. Är bilföraren ej identisk med bilägaren skall han även ifylla personaluppgifter beträffande fordonsägaren, eventuellt motsvarande uppgifter om den juridiska person, som äger bilen. Han sänder sedan lappen portofritt till polisprefekturen, eventuellt bifogar han en skrivelse, vari han bestrider brottet. Anses invändningarna befogade, hör han sedan över huvud taget ingenting mera om saken. I annat fall torde den kopia av lappen, som lämnats av polismannen eller parkeringsövervakaren till myndighet, tjäna som ett slags protokoll. Efter cirka en månads tid får felparkeraren från domstolen en anmaning att inbetala böter å visst belopp (f. n. vanligen 10 NF = drygt 10 kr.). Gör han detta, är saken därmed utagerad. Inbetalas icke beloppet inom fastställd tid, äger stämning till domstolen rum. Inom polismyndigheten kontrolleras om flagranta återfallsbrott förekommer.

Vid sidan av amende de composition existerar för de lindrigaste överträdelserna ett ännu enklare system, som heter amende forfaitaire, böter som uppbäres på stående fot. Föreskrifter härom gives i art. 529 och 530 C.P.P. samt i code de la route art. L 27, 28 och R 255—264 (dekret den 9 januari 1960). Förutsättning är att gärningsmannen påträffas omedelbart eller tagges på bar gärning samt dessutom att förseelsen icke bestraffas med högre böter än 40 NF (omkring kr. 42: —), d. v. s. med böter för contraventions av andra klass (art. L 27). Som exempel på dylika överträdelser kan nämnas, förutom felparkering, brott mot lokala trafikföreskrifter, cykelåkning utan lyse, otidigt bruk av signalhorn, skärande av filmarkering m. m. Även överträdelser av fotgängare, t. ex. korsande av gata utanför övergångsställe, kan sanktioneras med amende forfaitaire (i regel omkring 3 NF).



Amende forfaitaire är, såsom nyss antytts, böter som betalas omedelbart på stället till polisman eller annan trafikövervakare, som fått myndighets tillstånd att mottaga sådan bötesbetalning. Han betecknas som »agent verbalisateur». Han ifyller, om den felande är villig att betala, en blankett i tre exemplar. Det första är ett protokoll (procès verbal) och innehåller uppgifter om vederbörandes personalier, bilmärke och -nummer, körkorts nummer och datum samt överträdelsens art. Detta exemplar insändes till åklagarmyndighet vid polisdomstol för kontroll av om återfall föreligger och för granskning om polismannen förfarit riktigt. Det andra exemplaret (quit-tance), lämnas som kvitto till den bötfälde efter betalningen. Det tredje (souche) sitter kvar i polismannens block (carnet) och användes då han redovisar uppburna böter. Visar det sig vid kontrollen, att gärningen utgjorde återfall, kan gärningsmannen åtalas vid polisdomstol (art. 530 C.P.P.). De erlagda böterna återbetalas emellertid ej. I övrigt gäller samma föreskrifter som för amende de composition.

Fordon, som är farliga för säkerheten, eller hindrar övrig trafik kan bortföras av polismyndighet (art. L 25 R 236 ff i code de la route).

#### U.S.A.

Som på de flesta andra lagstiftningsområden existerar i U.S.A. även inom trafiklagstiftningen avsevärda skillnader mellan delstaterna. Varje delstat har sin egen trafiklag, och ofta kompletteras denna med särskilda stadganden, som meddelats av de stora städernas myndigheter. För staten New York gäller t. ex. Vehicle and Traffic Law, som inom staden New York kompletteras genom stadens Traffic Regulations; i Kalifornien gäller California Vehicle Code, men San Fransisco har även en San Fransisco Traffic Code. Skillnaderna avser icke endast själva trafikregleringen utan i viss omfattning även sanktionerna för felparkering och andra trafikförseelser samt förfarandet vid förseelsers beivrande.

Påfallande är, att även polismyndigheternas effektivitet i kampen mot parkeringsförseelser synes visa skillnader. I Washington, D.C. (825 000 invånare) uppgår de beivrade parkeringsförseelserna till omkring 225 000 per år, däremot i den något mindre staden San Fransisco (invånarantalet 790 000) till 613 035. I staden New York (7,9 miljoner invånare) beivras omkring 1 miljon parkeringsförseelser per år, i staden Chicago, som är icke fullt hälften så stor (3,2 miljoner) beivras c:a 800 000 parkeringsförseelser om året. Naturligtvis kan sådana avsevärda skillnader även bero på andra omständigheter, såsom t. ex. att den ena staden har mindre omfattande parkeringsförbud eller större antal parkeringsplatser än den andra. Emellertid visar även siffrorna för lagföring av övriga trafikförseelser liknande skillnader. I New York uppgår sålunda trafikmålen totalt till c:a 2 miljoner, i Chicago till omkring 1,5 miljoner.

Trots dessa skillnader har i hela U.S.A. myndigheternas strävan att i största möjliga mån förenkla förfarandet vid trafikförseelser och i synnerhet parkeringsförseelser varit densamma. I hela U.S.A. tillämpas i detta syfte systemet med s. k. »tickets».

Beträffande ticketsystemet med dess fördelar och brister torde utvecklingen i *Chicago*, alltså den stad, som synes visa särskilt stor effektivitet vid bekämpandet av trafikförseelser, vara belysande.

Alla mål rörande trafikförseelser handlägges i *Chicago* av Traffic Court, som är en självständig avdelning av *Chicagos* Municipal Court. Vid trafikdomstolen tjänstgör f. n. endast tre ordinarie och sex biträdande domare, trots att målens antal omfattar omkring 1,5 miljoner fall.

Ticket är den i hela USA vedertagna populära beteckningen på den handling, som av vederbörande polisman i samband med en trafikförseelse överlämnas till trafikanten, som kan vara bilförare eller fotgängare, eller, i samband med parkeringsförseelse, på lämpligt sätt anbringas å fordonet. I regel fästes ticket i sistnämnda fall på vindrutan. I *Chicagos* Traffic Regulations (§§ 27—365) betecknas ticket vid felparkering som »traffic violation notice»; ticket utgör enligt samma lagrum en stämning att inställa sig i trafikdomstolen på i handlingen angiven dag och tid för att svara för lagöverträdelsen i fråga (answer to the charge of such violation).

Ticket rives av polismannen ut ur ett block med genomgående numrering, utskrivs av honom i fyra exemplar, varav vid felparkering ett fästes på fordonet, ett behålles av polismannen själv, och två överlämnas till vederbörande polisstation inom distriktet. Av dessa två senare exemplar behålles ett av polisstationen, under det att det andra insändes till trafikdomstolen.

I ticket införes av polismannen dag och tid för förseelsen, förseelsens art, fordonets märke och nummer (eventuellt trafikantens namn och adress) samt numret å det speciella skattekvitto, som i *Chicago* skall vara anbragt å vindrutan. Handlingen underskrives av polismannen under edligt ansvar. Ticket innehåller vidare en anmaning till trafikanten att infinna sig i trafikdomstolen på angiven dag och tid. Vidare angives det för förseelsen gällande bötesbeloppet.

Stämningen till trafikdomstolen har emellertid endast subsidiär karaktär. I det exemplar av ticket, som överlämnas till trafikanten eller fästes vid vindrutan (Parking Violator Copy), föreskrives nämligen, att adressaten äger erlægga böterna senast fem dagar före domstolsförhandlingen genom insändande av det i ticket angivna beloppet till eller genom kontant betalning på Traffic Violations Bureau. Han har därvid tillika att översända erhållen ticket, på baksidan försedd med skriftligt erkännande av den begångna förseelsen, till Clark of the Municipal Court. Vid ticket är för detta ändamål fogat ett kuvert, som befordras portofritt. Insändes godkänd ticket och betalas bötesbeloppet i föreskriven ordning är saken därmed utan domstolsförhandling utagerad.

Fram till år 1956 tillämpades ticket-systemet i *Chicago* på nu angivet sätt. Samtliga parkeringsförseelser var då i *Chicago* belagda med ett enhetligt bötesstraff om \$ 3.00 oavsett förseelsens art och antalet föregående överträdelser. I samband med att trafikdomstolen år 1956 omorganiserades och de olika avdelningarna av domstolen sammanfördes i en gemensam byggnad — tidigare hade de olika avdelningarna varit förlagda till olika stadsdelar —

infördes ett mera differentierat bötesystem beträffande parkeringsförseelser. För de vanliga parkeringsförseelserna höjdes böterna till \$ 10.00 och för vissa mindre parkeringsförseelser blev bötesstraffet \$ 5.00. Ett bötesstraff om \$ 3.00 bibehölls endast i vad avsåg övertidsparkering på parkeringsplatser med parkeringsmätare (Parking Meters enligt § 27—421). Man ansåg nu, att en personlig inställelse i domstolen, även utan muntlig förhandling, skulle öka parkeringsböternas allmänpreventiva verkan. Möjligheten att per post erlægga böterna bibehölls därför endast såvitt gällde övertidsparkering. I alla andra fall hade den felande att infinna sig personligen på trafikdomstolens kansli, förete ticket och erhålla uppgift om bötesbeloppet i det speciella fallet i enlighet med gällande taxa. Han ägde därefter omedelbart erlægga böterna. — Detta system synes emellertid ha medfört vissa olägenheter, varför Chicagos myndigheter beslutat en återgång till det tidigare systemet med allmänt erläggande av parkeringsböter per post.

Att böterna regelmässigt kan erläggas per post, medför dock icke någon juridisk åttelseftergift. Av tickets text framgår nämligen att stämningen (ticket anses som en sådan) principiellt består; den uppföres även alltid på trafikdomstolens föredragningslistor. Betalas böterna, äger dock den i ticket angivna huvudförhandlingen ej rum. Till skillnad från förseelser i rörlig trafik (moving violations) inrapporteras emellertid icke parkeringsförseelser till det i staten Illinois centralt förda registret över trafikförseelser, vilket ligger till grund för temporärt eller slutligt återkallande av körkort enligt visst poängsystem. Samtliga felparkeringar bokföres dock i domstolens kartotek och beaktas för den händelse den skyldige skall lagföras för någon annan trafikförseelse. Av ett i domstolen fört hålkortssystem framgår, om någon gjort sig skyldig till ett större antal återfallsförseelser.

Av vikt torde vara, att i händelse av felparkering presumtivt ansvar (prima facie responsibility) inträder för den person, som är registrerad som fordonets ägare (§ 37—364 i Chicagos Traffic Regulations).

För det fall att tickets adressat varken betalar böterna inom angiven tid eller inställer sig vid domstolen, utfärdar domaren i första hand en kallelse till muntlig förhandling (summons) som delgives honom. Efterkommes icke denna kallelse äger domstolen i vanlig ordning meddela förordnande om att vederbörande skall hämtas till rätten (warrant of arrest).

Under den tid, då personlig inställelse vid domstolens kansli krävdes (med undantag för övertidsparkeringar), var de praktiska erfarenheterna av systemet otillfredsställande. Endast 35 procent av felparkerarna efterkom tickets anvisningar. Ytterligare 15 procent betalade eller inställde sig, sedan förut nämnda kallelse utfärdats. I samtliga återstående fall, d. v. s. 50 procent, blev sålunda »warrant of arrest» nödvändig. Detta förfarande stötte naturligtvis på i det närmaste oöverstigliga praktiska hinder. Det visade sig sålunda omöjligt att i alla dessa fall anträffa och hämta vederbörande till domstolen. Härtill kom att trafikdomstolens kompetens endast omfattar området inom de egentliga stadsgränserna; domstolen ägde därför endast utfärda »warrant of arrest» beträffande personer, som var bosatta inom detta

område. Allt detta medförde, att man fann sig nödsakad att överge systemet med personlig inställelse i parkeringsärenden.

I de flesta andra stora städer i USA än Chicago torde det sedan länge ha varit så, att man i fråga om förfarandet icke skiljer mellan övertidsparkering och andra parkeringsföreseelser utan mellan parkeringsföreseelser och föreseelser i den rörliga trafiken. Endast för den sistnämnda kategorin tillämpas principen att kräva personlig inställelse.

I *New York City* fäster polismannen på bilens vindruta en ticket, vari bilens inregistrerade ägare instämnes till domstol men samtidigt underrättas om storleken av de böter han har att erlægga för den ifrågavarande förseelsen. Han äger insända beloppet per post till Traffic Summons Control Bureau, i vilket fall något domstolsförfarande icke äger rum och saken är avslutad. Ticketet i *New York* visar likheter med den i *Chicago* tillämpade. Polismanen gör på en genomslagskopia av ticketet en anmälan (complaint) till polisen, vari han på ed intygar, att förseelsen begåtts. Dessa anmälningar bestyrkes av polismannens förman och insändes omedelbart till Traffic Summons Control Bureau. Böterna för parkeringsföreseelser är i *New York City* fixerade och uppgår till \$ 5.00, \$ 10.00 eller \$ 15.00 beroende på förseelsens art. Hänsyn tages ej till eventuellt tidigare begångna förseelser av samma slag. Parkeringsföreseelser antecknas icke heller i den felandes körkort.

Den ticket, som av polismannen fästes på den felparkerade bilen, innebär en stämning utan angivande av namn. Den registrerade ägaren kan emellertid av trafikdomstolen befrias från bötesstraff om han visar, att någon annan än han själv var skyldig till förseelsen. I staden *New York* har de fem »boroughs» (stadsdelar) vardera en egen trafikdomstol.

Vad angår andra smärre trafikföreseelser i rörlig trafik (t. ex. körning mot rött signalljus eller underlåtenhet att efterkomma polismans stopptecken) användes i *New York* en liknande stämning med ticket, som överlämnas till bilföraren. Även i dessa fall anges i ticketet bötesbeloppets storlek, men bilägaren måste här personligen eller genom ombud inställa sig på trafikdomstolens kansli på angiven dag och erlægga beloppet. För dessa trafikföreseelser utgår högre böter, därest bilföraren tidigare inom viss tid, i regel inom tolv månader, gjort sig skyldig till samma förseelse. I ticketet, som överlämnas till honom, anges därför det bötesbelopp, som gäller för det fall, att förseelsen är hans första under de senaste 12 månaderna. Vid böternas betalning har bilisten att uppvisa sitt körkort, vari eventuella tidigare trafikföreseelser finns antecknade. Visar det sig, att det gäller återfall, måste han personligen inställa sig inför domaren. Vid grövre trafikföreseelser (fortkörning, körning utan körkort m. m.) måste bilisten alltid personligen inställa sig inför domaren.

Kravet på personlig inställelse vid smärre trafikföreseelser gäller närmast personer, som är bosatta i *New York City*. I annat fall kan betalningen ske per post, men bilisten måste medsända sitt körkort. Gäller det ett allvarligt trafikbrott, tillämpas de ordinarie straffprocessuella stadgandena. I *New*

York States Vehicles and Traffic Law finns särskilda klassifikationer, som visar vilka trafikbrott som skall anses som crimes, misdemeanours och vanliga violations, dock är »parking-violations» en grupp för sig (§ 74). Alla bötesbetalningar bokföres och kontrolleras inom Traffic Court med hjälp av speciella kassaregisterapparater och ett hålkortssystem av The National Cash Register Company. Enligt en publikation, som år 1954 utgavs av detta bolag, betalades i New York City av trafikanter årligen mer än \$ 6 000 000: — i trafikböter. Beloppet torde ha stigit avsevärt sedan dess, emedan redogörelsen avser 1,2 miljoner trafikbrott och antalet numera rör sig om c:a 2 miljoner.

I staden *Washington*, som är identisk med delstaten District of Columbia (D.C.), betalas trafikböterna till en speciell exekutionsmyndighet, som kallas Central Violations Bureau. På ticket, som överlämnas till bilföraren eller fästes på vindrutan, är bötesbeloppet icke angivet med tryck utan ditskrives av polismannen, som i sitt blankettblock har en förteckning över alla parkeringsförseelser, där för varje förseelse aktuellt belopp finns angivet. Klassifikationen av de olika parkeringsförseelserna är mycket omfattande; i listan ingår icke mindre än 52 olika fall, t. ex. parkering vid skolområde, busshållplats, gathörn, privat område m. m. Emellertid anges bötesbeloppet i regel med \$ 3.00; högre belopp (\$ 5.00 eller 10.00) skall enbart betalas i undantagsfall (t. ex. parkering på bro, reserverad plats i närhet av vattenkastare eller brandstation, övertidsparkering, som överstiger 18 timmar m. m.). Bilisten har fem dagars betalningsfrist; efter tidens utgång fördubblas bötesbeloppet. Efter ytterligare någon tid (som kan variera på grund av myndighetens arbetsbelastning) kan vederbörande instämmas till domstolen, och det förfallna beloppet höjs med ytterligare \$ 3.00. Även i *Washington* presumeras ägaren vara ansvarig för parkeringsförseelse.

I *San Francisco* motsvarar förfarandet vid parkeringsförseelser i det stora hela systemet i de övriga förut nämnda städerna.

Konstateras felparkering, ifyller vederbörande polisman ticket i tre exemplar. Det ena skickas till Clark of the Municipal Court, det andra fästes vid fordonets vindruta och det tredje skickas till polisens statistiska avdelning. Dessutom antecknar polismannen dagligen varje ticket med numrering i en Officers Daily Traffic Tag Report som avlämnas till Police Departments kontrolltjänsteman (Controller).

Betalas böterna icke inom sex dagar, skickas en stämning till Traffic Court med posten till fordonets registrerade ägare enligt § 41103 i Vehicle Code. Inställer adressaten sig ej där inom 15 dagar efter stämningen, hämtas han till domstolen på grund av »warrant of arrest». I detta fall kan även böterna överstiga det ursprungligen angivna beloppet; dock finns i Vehicle Code vissa maximibelopp som under alla omständigheter begränsar böternas storlek.

### England

I Storbritannien förberedes en särslagstiftning i syfte att förenkla beivrandet av parkeringsförseelser. Som förebild synes man ha det amerikanska ticket-systemet. Om lagförslagets detaljer är hittills intet bekant. Tanken synes emellertid vara att ticket-systemet till en början skall tillämpas endast i London och blott i fråga om parkeringsförseelser. Det nya systemet torde innebära ett avsteg från gamla brittiska rättstraditioner men medför fördelar därigenom, att det besparar domstolen och polisen mycket arbete. Den uppfattningen har gjort sig gällande, att polismannen på gatan under inga omständigheter bör ha något att göra med böternas inkassering, enär detta kan äventyra de goda relationerna mellan gatupolisen och allmänheten.

### Danmark

I Danmark finns ej några särstadganden beträffande beivrandet av mindre trafikförseelser. Även såvitt gäller felparkering tillämpas sålunda de vanliga straffprocessuella föreskrifterna om s. k. polissager.

I den danska straffprocessrätten skiljer man mellan brottmål, i vilka åtal skall väckas av allmän åklagare (statsadvokat) och brottmål, i vilka politimesteren (i Köpenhamn: politidirektøren) är åklagarmyndighet. Man gör i enlighet härmed skillnad mellan statsadvokatsager och politisager. Politimesterens behörighet är i huvudsak begränsad till brott, varå ej kan följa svårare straff än böter eller hæfte. Lindrigare brott mot trafiklagstiftningen, inklusive parkeringsförseelser, är i regel politisager.

För behandlingen av politisager är bötesföreläggande — den danska motsvarigheten till det svenska strafföreläggandeinstitutet — av mycket stor praktisk betydelse. Anser politimesteren i en sak, som hör under hans åtalsbehörighet, brottet icke förskylla högre straff än böter 300 kronor, äger han förelägga gärningsmannen bötesstraff å högst detta belopp. Detta sker i den formen, att anklagelseskraften lämnas till den misstänkte, med tillkännagivande att han icke kommer att stämmas till rätten, om han erkänner brottet och förklarar sig villig att erlægga det i anklagelseskraften angivna bötesbeloppet. Efterkommes föreläggandet och betalas böterna inom den i anklagelseskraften angivna fristen, är saken därmed avgjord med samma verkan som dom (§ 931 Rettsplejeloven). Erkänner vederbörande icke gärningen eller betalas ej böterna inom förelagd tid, inlämnas anklagelseskraften som stämning till rätten.

De politisager, som går till rättegång, behandlas vid de allmänna underätterna och avgöres av ensamdomare. Förfarandet vid underrätt är i olika hänseenden enklare i politisager än i statsadvokatsager. I politisager har domaren möjlighet att till godkännande förelägga den åtalade ett visst bestämt bötesbelopp.

I Köpenhamn tillämpas bötesföreläggande beträffande omkring två tredjedelar av alla lagöverträdelser, som icke förskyller högre straff än böter 300 kronor. Av de förelagda böterna betalas över 80 procent, innan den fastställda betalningstiden utgått.

Inom det danska justitieministeriet har överläggningar ägt rum angående frågan om möjligheterna att införa en förenklad handläggningsform för mindre trafikförseelser. Man har därvid diskuterat ett system, enligt vilket den felande skulle inför polisman på gatan underteckna en särskild blankett och därigenom underkasta sig skyldighet att inom viss tid erlægga ett bestämt bötesbelopp. Denna tanke har emellertid icke realiserats. Man har ansett att det ifrågasatta systemet icke skulle medföra några påtagliga fördelar. Dessutom har man funnit betänkligheter föreligga mot att indriva dylika böter enligt samma regler som gäller för vanliga böter.

### Norge

Icke heller i Norge finns något särskilt förfarande för mindre trafikförseelser. Utrymmet för strafföreläggande utom rätta är dock i Norge mera vidsträckt än i Sverige. Institutet strafföreläggande omfattar sålunda i Norge större grupper av brott, och bötesstraffet är ej maximerat.

Man skiljer i Norge mellan förbrytelser och forseelser. Förbrytelser är de brott som omnämnes i straffelovens andra del eller som kan medföra strängare straff än fängelse i 3 månader eller häfte i 6 månader. Alla andra brott är forseelser. I alla mål om forseelser äger åklagaren förelägga den misstänkte ett visst bötesstraff (forelegg). Förutsättning för strafföreläggande är givetvis att åklagaren finner forseelsen förskylla endast böter (§ 287 straffeprocessloven). Strafföreläggande kan även i viss utsträckning användas vid förbrytelser.

Befogenhet att meddela föreläggande tillkommer principiellt åklagarmyndighet (§ 72 straffeprocessloven). Även politimesteren och statspolitichefen är emellertid åtalsmyndighet och äger väcka åtal angående forseelser.

Någon ändring beträffande behandlingen av mindre brottmål torde f. n. icke vara aktuell i Norge. Emellertid ingavs under februari 1960 till Oslos bystyre en motion angående beivrandet av parkeringsförseelser. Av motionären ifrågasattes att ersätta parkeringsböterna med en avgift (gebyr). Det hemställdes i motionen, att bystyret hos justitiedepartementet måtte anhålla om en utredning i frågan.

### Utredningsmannen

Utredningsmannen framhåller, att de senaste årens starka ökning av antalet parkeringsförseelser i storstäderna dragit med sig svårbemästrade problem. Härvidlag kommer framför allt i betraktande den betydande belastning, som parkeringsärendena medfört för polisen och åklagarmyndigheten i dessa städer till förfång för befattningshavarnas sysslande med mera kvalificerade uppgifter. I Stockholm kräves för utredningsarbetet i parkeringsärenden en stadigvarande insats av ett tjugotal polismän och ett par kanslibiträden. Härutöver erfordras för skrivarbetet på vaktområdet utredningsavdelningar ett betydande antal kontorsanställda. Åklagarmyndigheten i Stockholm sysselsätter för parkeringsärendena två jurister, nio hel-

tidsanställda kontorister och en stab av deltidanställd skrivpersonal. I Göteborg har stadsfullmäktige den 18 februari 1960 beslutat om inrättandet av ett särskilt parkeringskontor. Kontoret, som avses skola träda i verksamhet den 1 april 1960, skall ha till uppgift dels att ombesörja utredningar i parkeringsärenden, dels att utfärda strafförelägganden i bötesmål över huvud, dels att mottaga inbetalning av böter, som ålagts genom strafföreläggande. Personalen kommer att bestå av två åklagare samt elva kontorsanställda. Av kontorets arbetsuppgifter beräknas 40—50 procent komma att avse parkeringsärenden. Vad Malmö beträffar nämner utredningsmannen, att det inom åklagarmyndigheten inrättats en särskild avdelning för strafförelägganden i bötesmål. Avdelningen består av en åklagare och tre skrivbiträden. Ungefär 30 procent av de ärenden, som handlägges på avdelningen beräknas angå parkeringsförseelser.

Mot bakgrunden av nu angivna förhållanden har utredningsmannen funnit det angeläget att undersöka möjligheterna att åstadkomma ett förenklat förfarande för handläggning av parkeringsärenden. Vid en sådan undersökning framträder vissa speciella drag, som kännetecknar den nuvarande behandlingen av parkeringsförseelser. Till en början är enligt utredningsmannens mening av betydelse, att för felparkering i praxis genomgående tillämpas ett system med standardiserade böter. Utredningsmannen påpekar, att i det alldeles övervägande antalet fall förseelsen är erkänd. Vidare är för den nuvarande handläggningen av parkeringsärenden karakteristiskt, att förfarandet regelmässigt inledes genom att en skriftlig parkeringsanmärkning av polisman eller trafikvakt fästes på fordonet. Det ligger därför nära till hands att tänka sig ett förenklat förfarande utformat så, att felparkeraren får möjlighet att omedelbart på grund av parkeringsanmärkningen betala ett belopp, motsvarande det för parkeringsförseelser av ifrågavarande slag tillämpade bötesbeloppet och därigenom få saken bragt ur världen. Vid ett dylikt förfarande skulle parkeringsanmärkningen bli den enda handling, som behövde upprättas i ärendet. Tydligt är, att på denna väg skulle kunna vinnas betydande arbetslättnad för såväl polisen som åklagarmyndigheten. För polisens del skulle bl. a. bortfalla efterforskning i bilregistret, förhör med felparkeraren och rapportskrivning. Vad beträffar åklagarmyndigheten skulle denna över huvud ej få befattning med parkeringsärenden, i vilka det i parkeringsanmärkningen angivna beloppet erlagts.

Vad angår den rättsliga konstruktionen av ett förenklat förfarande av nu antydd innebörd anför utredningsmannen att i den tidigare diskussionen framkastats tanken att utforma den nuvarande parkeringsanmärkningen som ett strafföreläggande. Beträffande denna tanke framhåller utredningsmannen, att enligt rättegångsbalken strafföreläggande skall utfärdas av åklagaren. Ett strafföreläggande, som utfärdas av polisman eller trafikvakt på åklagarmyndighetens vägnar, är sålunda ej förenligt med rättegångsbalken. Det torde icke böra komma i fråga att ge polisman eller trafikvakt behörighet att i eget namn utfärda strafföreläggande. Enligt rättegångsbalken skall vidare strafföreläggande vara riktat mot en bestämd person. När par-



keringsanmärkningen fästes på fordonet, är som regel felparkerarens identitet ej känd. Att anordna ett förenklat förfarande för parkeringsföreseelser i anslutning till rättegångsbalkens regler om strafföreläggande synes med hänsyn till vad nu anförts uteslutet.

Utredningsmannen anför, att om parkeringsanmärkningen å andra sidan icke konstrueras som ett strafföreläggande, det belopp, som enligt anmärkningen skall erläggas av den felande, ej kan utgöra böter i straffrättslig mening. Den lösning, på vilken utredningsmannens förslag till förenklad handläggning bygger, innebär att beloppet ges karaktären av en av myndighet fastställd avgift, som felparkeraren betalar för att undgå det vanliga förfarandet med polisutredning och bötfällande. En lämplig benämning synes vara *parkeringsbot*. Ett förfarande med parkeringsbot har tydligen beröringspunkter med såväl det västtyska institutet »avgiftsbelagd varning» som det i USA och Kanada tillämpade »ticket»-systemet. Tydligt är att införandet i vårt land av ett system med parkeringsbot kräver lagstiftning.

Att parkeringsföreseelsen ej föranleder vidare åtgärd i de fall, där parkeringsbot erlägges, innebär — enligt vad utredningsmannen framhåller — att bötesstraffet i princip bibehålles som sanktion för felparkering. Förfarandet med parkeringsbot utgör m. a. o. ett alternativ till det vanliga förfarandet med utredning samt strafföreläggande eller åtal. Polismannen eller trafikvakten har att, även där förfarandet med parkeringsbot användes, rapportera föreseelsen med angivande av bl. a. fordonets registreringsnummer. Rapporteringen sker lämpligen genom avlämnande av en kopia av parkeringsanmärkningen. Inkommer ej parkeringsbot för fordonet inom tid, som anges i anmärkningen, går ärendet till utredning i vanlig ordning. Den första åtgärden blir därvid att fastställa, vem som är ansvarig för föreseelsen. Sedan utredningen avslutats, överlämnas ärendet till åklagaren, som, där han ej undantagsvis finner saken böra avskrivas, utfärdar strafföreläggande eller väcker åtal. Vid straffmätningen är åklagaren eller domstolen ej bunden av parkeringsbotens belopp; böterna kan sålunda inom den tillämpliga straffskalan i vägtrafikförordningen bestämmas högre eller lägre än parkeringsboten.

Enligt vad utredningsmannen påpekar skiljer sig det föreslagna förfarandet med parkeringsbot från institutet strafföreläggande även på det sättet, att anmaningen att erlægga boten ej såsom strafföreläggandet riktas mot en bestämd person utan mot fordonets icke identifierade förare. Inkommer parkeringsbot inom föreskriven tid förblir den felande anonym. Med hänsyn till botens karaktär av en avgift, som betalas för att föreseelsen ej skall föranleda vidare åtgärd, torde förfarandets anonymitet ej behöva inge några principiella betänkligheter. Det kan givetvis sägas, att man icke har någon garanti för att boten betalas just av den för föreseelsen ansvarige. Motsvarande gäller emellertid vanliga böter, som erlägges frivilligt.

Ett förfarande med parkeringsbot synes enligt utredningsmannens mening böra komma i fråga endast för föreseelser mot lokala parkeringsföreskrifter. För dylika föreseelser är enligt 68 § vägtrafikförordningen straffet

penningböter, högst trehundra kronor. På överträdelse av parkeringsföreskrift i 49 § 2 eller 3 mom. vägtrafikförordningen följer däremot enligt 67 § samma förordning dagsböter. Redan med hänsyn härtill torde det vara utslutet att för sistnämnda slag av förseelser tillämpa ett system med en fix parkeringsbot, vid vilket tydligen ej kan bli fråga om någon differentiering efter den felandes betalningsförmåga. Utredningsmannen framhåller vidare, att förseelserna mot 49 § vägtrafikförordningen kan vara av mycket skiftande svårhetsgrad. Uppställandet av en bil i en skymd kurva innebär sålunda ej sällan en allvarlig trafikfara, medan t. ex. parkering framför ingång till fastighet i strid mot 49 § 3 mom. f) kan utgöra en relativt oskyldig förseelse. Förseelserna mot 49 § vägtrafikförordningen lämpar sig därför ej lika väl för en standardiserad straffmätning som förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter. Att förseelserna mot vägtrafikförordningen undantages från tillämpningen av ett förfarande med parkeringsbot, torde ej få alltför stor praktisk betydelse. Det övervägande antalet felparkeringar i storstäderna avser nämligen lokala parkeringsföreskrifter.

Utredningsmannen anför, att om systemet med parkeringsbot inskränkes till att gälla överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter, följdén blir, att den trafikvakt (polisman), som konstaterar felparkering, måste taga ställning till frågan, om parkeringsförseelsen är av den art, att förfarandet med parkeringsbot får tillämpas. Som regel torde ett dylikt ställningstagande ej behöva vålla några svårigheter. I tveksamma fall bör befattningshavaren tillämpa det nu vanliga förfarandet, vilket innebär, att den parkeringsanmärkning, som fästes på fordonet, endast innehåller en anmaning till föraren att sätta sig i förbindelse med angivet polisvaktkontor.

Ett utmärkande drag för förfarandet med parkeringsbot är — enligt vad utredningsmannen betonar — att den felande förblir anonym, om parkeringsboten inflyter inom tid, som anges i parkeringsanmärkningen. Däremot är det tydligt, att fordonet måste identifieras. Identifieringen vållar ej några svårigheter, när fråga är om motorfordon andra än mopeder. Med undantag för moped föreligger nämligen registreringsplikt för alla motorfordon. Registreringen sker i länsstyrelsens bilregister. För mopeder och cyklar föreligger däremot ej registreringsplikt. Antalet felparkeringar, som har avseende å moped eller cykel, är emellertid försvinnande litet i förhållande till antalet övriga parkeringsförseelser. Ett förfarande med parkeringsbot synes alltså böra omfatta motorfordon med undantag för mopeder.

Utredningsmannen anför, att systemet med parkeringsbot förutsätter, att botens belopp är i förväg fastställt av myndighet. Fastställandet synes böra ankomma i Stockholm på överståthållarämbetet och i övriga delar av riket på länsstyrelsen. Parkeringsboten bör inom en bestämd latitud kunna av myndigheten fastställas olika för skilda grupper av parkeringsförseelser. Sålunda torde överträdelse av stoppförbud böra föranleda högre bot än andra parkeringsförseelser.

Enligt vad utredningsmannen påpekar ger nuvarande regler om strafföreläggande åklagaren möjlighet att välja mellan strafföreläggande och åtal.

Den misstänkte kan sålunda ej kräva, att strafföreläggande skall tillämpas i hans fall. I överensstämmelse härmed synes böra gälla, att en felparkerare ej skall ha något anspråk på att få saken bragt ur världen genom betalning av parkeringsbot. Anträffas samma bil gång på gång parkerad i strid mot gällande föreskrifter är det tydligt, att parkeringsboten icke utgör tillräcklig sanktion. I dylika fall bör därför förfarandet med parkeringsbot ej tillämpas utan i stället det nu vanliga förfarandet med utredning samt strafföreläggande eller åtal. Blir i ärendet utrett, att den misstänkte är ansvarig för tidigare felparkeringar, som föranlett parkeringsbot eller bötesstraff, bör hänsyn härtill tagas vid straffmätningen. En särskild konsekvens av att saken i nu avsedda fall går till strafföreläggande eller dom blir — förutsatt att de nuvarande reglerna om anteckning i körkortsregistret om parkeringsförseelser bibehålles — att förseelsen kommer att antecknas i registret. Med nuvarande ordning torde utsikten att få en prick i körkortsregistret för mången bilist utgöra ett starkare avhållande moment mot felparkering än själva bötesstraffet.

I fråga om parkeringsbotens erläggande synes enligt utredningsmannens mening böra gälla, att beloppet skall per post insändas till indrivningsmyndigheten. Har särskilt parkeringskontor inrättats bör dock insändandet ske dit. På parkeringskontoret bör även finnas möjlighet att vid personlig inställelse kontant erlägga beloppet. En postgiroblankett, ställd till indrivningsmyndigheten eller parkeringskontoret och upptagande parkeringsbotens belopp, bör vara fogad vid parkeringsanmärkningen, när denna fästes på fordonet eller lämnas direkt till felparkeraren, om denne är tillstädes. Det skulle för sistnämnda fall kunna ifrågasättas att ge felparkeraren en alternativ möjlighet att på stället erlägga parkeringsboten till den polisman eller trafikvakt, som konstaterar felparkeringen. Efter vad utredningsmannen inhämtat är man emellertid på polishåll, i vart fall i Stockholm, övervägande negativt inställd till tanken, att låta polismän eller trafikvakter upp bära pengar på gatan. Man synes anse, att dessa befattningshavare därigenom skulle i förhållande till allmänheten komma i en skev ställning. Vissa praktiska svårigheter skulle f. ö. vara förbundna med en dylik ordning. Sålunda skulle det t. ex. bli nödvändigt att utrusta polismän och trafikvakter med särskilda växelkassor. En möjlighet att erlägga parkeringsbot på stället torde ej heller kunna få någon nämnvärd praktisk betydelse, eftersom felparkeraren i det vida övervägande antalet fall ej är tillstädes, när parkeringsanmärkningen utfärdas. Det synes därför ej böra komma i fråga att låta betalning av parkeringsbot ske direkt till polisman eller trafikvakt.

Beträffande det av borgmästare Kristensson föreslagna förfarandet yttrar utredningsmannen att detta i väsentliga hänseenden skiljer sig från det av utredningsmannen föreslagna förfarandet med parkeringsbot. Utredningsmannen anför härom närmare.

Till en början innebär sålunda Kristenssons förslag en total avkriminalisering av förseelser mot föreskrifter om avgiftsbelagd parkering. Påföljden bör här enligt Kristensson vara en kontrollavgift av rent civil natur, som tillfaller kommunen. I fråga om övriga förseelser mot lokala parkerings-

föreskrifter vill Kristensson icke gå lika långt i fråga om avkriminalisering. Han tänker sig här en påföljd, som visserligen ej är rent civilrättslig men som icke heller utgör ett bötesstraff i straffrättslig mening. Påföljden skulle vara ett till beloppet fixerat vite. Vid underlåten betalning av vite skulle åklagaren ha att vid domstol föra talan om vitets utgivande.

Vad till en början angår frågan om en särställning av förseelser mot föreskrifter om avgiftsbelagd parkering har förut framhållits, att dessa föreskrifter — i likhet med lokala parkeringsföreskrifter i allmänhet — fullföljer ett rent trafikreglerande syfte och att de sålunda icke till någon del tillkommit för att garantera staden inkomster (jfr NJA 1958 s. 165). Det synes med hänsyn härtill knappast finnas skäl att med avseende å påföljden behandla dessa förseelser på annat sätt än andra överträdelse av lokala parkeringsbestämmelser. Vad härefter beträffar förslaget om ett fixerat vite som påföljd för parkeringsförseelser, är det tydligen Kristenssons mening, att straffbestämmelserna i vägtrafikförordningen skall helt upphävas i vad avser överträdelse av lokala parkeringsföreskrifter och ersättas med en bestämmelse om vite. Mot en sådan ändring av påföljdssystemet talar framför allt, att man skulle vara hänvisad till det fixerade vitet även där föraren befunnas tidigare ha gjort sig skyldig till ett stort antal parkeringsförseelser. Såsom förut framhållits avses förfarandet med parkeringsbot ej skola tillämpas i dylika fall utan i stället det nu vanliga förfarandet med utredning och åläggande av bötesstraff. Ur allmänpreventiv synpunkt innebär systemet med ett fixerat vite svagheter även därutinnan, att underlåten vitesbetalning ej föranleder förvandling och anteckning i körkortregistret ej sker. En praktisk olägenhet är, att strafföreläggande ej kan användas.

En blankett till parkeringsanmärkning med anmodan att betala parkeringsbot synes enligt utredningsmannens mening lämpligen kunna utformas på följande sätt. Varje blankettsats består av tre med perforering sammanhängande delar: postgiroinbetalningskort, parkeringsanmärkning samt kopia av denna. Blankettsatserna är numrerade i löpande följd och sammanförda i block. Samma nummer återfinns tryckt på var och en av den enskilda blankettsatsens tre delar. Parkeringsanmärkningen har särskilda utrymmen för ifyllande av uppgifter om vari förseelsen består, tid och plats för denna samt fordonsslag och registreringsnummer. Den sammanhängande tryckta texten innehåller ett meddelande till fordonsföraren, att han med användande av giroinbetalningskortet kan till parkeringskontoret<sup>1</sup> inom viss angiven tid, t. ex. åtta dagar, inbetala för parkeringsförseelser av ifrågavarande slag fastställd parkeringsbot samt att, om inbetalning sker, förseelsen ej föranleder vidare åtgärd. I anslutning därtill anmodas föraren att, för den händelse han ej vill reglera saken i angiven ordning, snarast möjligt sätta sig i förbindelse med parkeringskontoret. Parkeringsbotens belopp bör vara angivet med tryck på såväl parkeringsanmärkningen som giroinbetalningskortet. Detta innebär att, om olika hög parkeringsbot gäller för skilda typer av parkeringsförseelser, trafikvakten (polismannen) måste medföra flera block. Det torde emellertid knappast kunna bli fråga om flera än två eller tre block.

<sup>1</sup> Det har av utredningsmannen förutsatts att särskilda parkeringskontor inrättas.

Gången av ett parkeringsärende, vari den nu beskrivna blanketten användes, har av utredningsmannen angivits på följande sätt.

1) Trafikvakten (polismannen) ifyller parkeringsanmärkningen och undertecknar densamma. Medelst karbonpapper tages genomskrift på anmärkningskopian. Därefter utrivs ur blocket originalet till parkeringsanmärkningen med vidhängande inbetalningskort och fästes på fordonet eller lämnas direkt till föraren, om denne är tillstädes.

2) Vid avrapporteringen river trafikvakten (polismannen) kvarsittande kopior ur blocket och avlämnar kopiorna på parkeringskontoret. Där insorteras efter granskning kopiorna i en kortlåda med datumregister. När talong till girokort inkommer från postgirokontoret uttages motsvarande anmärkningskopia ur kortlådan och förses med datum för betalningen. På motsvarande sätt förfares, om felparkeraren inställer sig på parkeringskontoret och kontant betalar parkeringsboten. Kopian arkiveras därefter. Vid arkiveringen ordnas kopiorna efter fordonsslag och registreringsnummer. Därigenom blir det möjligt att snabbt konstatera det antal parkeringsanmärkningar, som belastar ett visst fordon.

3) Inkommer ej parkeringsbot för fordonet inom den tid som angivits i parkeringsanmärkningen, efterforskas hos bilregistret vem som i registret är antecknad såsom ägare till fordonet. Till ägaren utsändes därefter en skriftlig anmaning att med anledning av den begångna parkeringsförseelsen omedelbart sätta sig i förbindelse med parkeringskontoret. När ägaren låter sig avhöra, kan meddelas ytterligare anstånd med betalningen av parkeringsboten. Uppger vederbörande, att någon parkeringsanmärkning ej kommit honom till handa — blanketten kan ha blåst av fordonet eller borttagits av lekande barn — bör han kunna få en ny parkeringsanmärkning, utfärdad med ledning av den på parkeringskontoret förvarade kopian.

4) De parkeringsärenden, vilka efter ett sådant påminneförfarande kvarstår oreglerade, överlämnas från parkeringskontoret till polisen för utredning i vanlig ordning. I de fall, där fordonsföraren inställer sig på parkeringskontoret och bestrider förseelse, antecknas hans uppgifter, varefter ärendet överlämnas till polisen, vilken verkställer den ytterligare utredning, som kan befinnas erforderlig. Sedan polisutredning avslutats, går ärendet vidare till åklagaren, som efter åtalsprövning utfärdar strafföreläggande eller väcker åtal, om han ej finner ärendet böra avskrivas.

5) Parkeringskontoret redovisar på bestämda tider inbetalade belopp till indrivningsmyndigheten.

Utredningsmannen framhåller, att förfarandet med parkeringsbot ej bör tillämpas i fråga om fordon, som gång på gång anträffas felparkerade. Den lokala polismyndigheten synes böra fastställa det antal gånger förfarandet skall få användas i fråga om ett och samma fordon. Fastställes exempelvis antalet till fem, innebär detta att, när fordonet sjätte gången anträffas felparkerat, vederbörande trafikvakt (polisman) icke använder den förut omtalade blanketten med besked om parkeringsbot utan i stället en blankett som — utöver uppgifter om förseelsen — endast innehåller, att föraren har att omedelbart sätta sig i förbindelse med visst angivet polisvaktkontor. Ärendet behandlas i fortsättningen på sätt nu sker med parkeringsärenden i allmänhet. Efter det polisen slutfört sin utredning, går sålunda ärendet till åklagaren för strafföreläggande eller åtal. I den mån det blir utrett, att den misstänkte är ansvarig för tidigare felparkeringar, bör hänsyn härtill tagas vid straffmätningen.

För att säkerställa, att förfarandet med parkeringsbot icke tillämpas på fordon, beträffande vilka den fastställda gränsen överskridits, bör enligt utredningsmannens mening tillämpas följande system med »svartlistning». Parkeringsanmärkningar i ärenden, i vilka inbetalats parkeringsbot, arkiveras ordnade efter fordonsslag och registreringsnummer. Sättes gränsen för tillämpning av förfarandet med parkeringsbot vid fem felparkeringar, markeras vid arkiveringen av den femte parkeringsanmärkningen med en ståndare, att gränsen uppnåtts. I samband därmed upptages fordonet med angivande av fordonsslag och registreringsnummer på en lista, som tillställs trafikvakter och polismän. Med ledning av listan — på vilken fordonen är ordnade efter fordonsslag och registreringsnummer — kan befattningshavaren, när han har ett felparkerat fordon framför sig, omedelbart konstatera, huruvida beträffande fordonet får användas förfarandet med parkeringsbot eller ej. Sådana listor torde icke behöva bli alltför omfattande. Vad Stockholm beträffar kan listan beräknas komma att omfatta 300—400 fordon, om gränsen sättes vid fem felparkeringar, och 150—200 fordon, om gränsen sättes vid sex felparkeringar.

Utredningsmannen hävdar, att ett system med svartlistning har vissa svagheter. En sådan är, att bilägaren har möjlighet att undgå konsekvenserna av en svartlistning genom att sälja bilen och skaffa sig en ny vagn. Omregistrering av fordonet i annat län kan också tänkas. Dylika förfaranden kan ligga särskilt nära till hands beträffande firmabilar. I stort sett torde emellertid ett förfarande med svartlistning komma att fylla sin uppgift att verka avhållande på fordonsförare, för vilka parkeringsboten ej utgör tillräcklig sanktion. Tänkbart är emellertid, att det kan visa sig nödvändigt för polismyndigheten att även på annat sätt begränsa användningen av parkeringsbot. En väg kan härvid vara att utesluta fordon tillhöriga firmor, vilkas chaufförer gjort sig kända för att sätta sig över parkeringsföreskrifterna. Utredningsmannen framhåller i detta sammanhang, att en felparkerare icke har något anspråk på att parkeringsbot skall användas i fråga om hans förseelse. Ett fordon som svartlistats bör kunna avföras från listan, om det visas att fordonet bytt ägare efter den senast antecknade felparkeringen. Om så skulle visa sig erforderligt, bör anvisningar för polismyndigheterna i nu förevarande hänseenden utfärdas centralt. Innan så sker, torde det dock vara lämpligt att avvakta någon tids erfarenhet av förfarandet med parkeringsbot. Den lokala polismyndigheten bör till ledning för trafikvakter och polismän meddela föreskrifter om tillämpning av förfarandet med parkeringsbot.

Beträffande de organisatoriska konsekvenserna av det föreslagna förfarandet anför utredningsmannen att det efter införandet av ett system med parkeringsbot kan antagas, att en felparkerare som regel skall finna det med sin fördel förenligt att omedelbart få saken ur världen genom betalning av parkeringsbot. På grundval av de av utredningsmannen anförda siffrorna från Stockholm torde man kunna räkna med, att åtminstone 80 procent av alla rapporterade förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter skall kunna regleras genom betalning av parkeringsbot. Med nuvarande felparkerings-

frekvens skulle detta för Stockholms del motsvara c:a 70 000 ärenden. Införandet av ett förfarande med parkeringsbot torde sålunda komma att medföra en betydande arbetsbesparing för såväl polisen som åklagarmyndigheten i storstäderna. Vad Stockholm beträffar torde det visserligen — särskilt om man vill ha möjlighet att tillämpa ett system med svartlistning — bli nödvändigt att inrätta ett centralt parkeringskontor. Arbetsuppgifterna för ett dylikt kontor kan antagas huvudsakligen komma att bestå i bevakning av inkomna parkeringsanmärkningar, efterforskning i bilregistret i fall när parkeringsbot ej inkommit inom föreskriven tid, utfärdande av påminnelser, mottagande och redovisning av inflytande belopp samt arkivering. Dessa uppgifter torde lämna utrymme för en ganska långt driven rationalisering. Med hänsyn härtill synes man enligt utredningsmannens mening kunna räkna med en relativt liten personal. Det torde ej bli nödvändigt, att ha någon polisman knuten till parkeringskontoret. Å andra sidan kommer den personal — till stor del polispersonal — som för närvarande på de olika polisvaktkontoren sysslar med utrednings- och skrivarbete i parkeringsärenden att kunna avsevärt nedbringas. Under alla förhållanden torde sålunda för Stockholms del införandet av ett förfarande med parkeringsbot komma att medföra en betydande avlastning för polispersonalen. Vad angår åklagarmyndigheten i Stockholm torde den inom åklagarmyndigheten inrättade särskilda parkeringsavdelningen kunna indragas helt och den rest av parkeringsärenden, som efter införandet av ett förfarande med parkeringsbot går till strafföreläggande — uppskattningsvis 15—20 procent av hela antalet parkeringsärenden — överflyttas till den allmänna avdelningen för strafförelägganden. Vad angår Göteborg kommer förfarandet med parkeringsbot att medföra en avsevärd begränsning av arbetsuppgifterna för det nyinrättade parkeringskontoret. Genom att den övervägande delen av parkeringsärendena handlägges med parkeringsbot, blir det möjligt att ge övriga parkeringsärenden — som alltså går till strafföreläggande eller åtal — en mera differentierad behandling. Detta är av särskild vikt beträffande förseelserna mot vägtrafikförordningen.

Beträffande frågan om anteckning i körkortsregistret av begångna parkeringsförseelser yttrar utredningsmannen att det utan tvivel förhåller sig så att för många bilförare risken att bli bötfälld icke i och för sig innebär något starkare avhållande moment mot felparkering. På åtskilliga håll synes man sålunda kalkylera med parkeringsböter som en kostnad för bilen, jämförbar med andra bilkostnader. Däremot torde den bland bilförarna spridda kunskapen om risken för körkortsåterkallelse som påföljd för upprepade parkeringsförseelser ha en avsevärd allmänpreventiv effekt. Vid nu angivna förhållanden förefaller det enligt utredningsmannens mening knappast välbetänkt att slopa alla anteckningar i körkortsregistret rörande förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter. Utredningsmannen anmärker i detta sammanhang, att därest det av honom föreslagna förfarandet med parkeringsbot genomföres, endast en mindre del — uppskattningsvis omkring 20 procent — av ifrågakvarande förseelser kommer att gå till strafföreläggande

eller åtal. Anteckning i körkortsregistret kan uppenbarligen komma i fråga endast beträffande denna del av felparkeringarna. Ett genomförande av förslaget kommer därför att för de i förevarande hänseende mest betungade länsstyrelserna under alla förhållanden medföra en avsevärd lättnad. Införandet av ett förfarande med parkeringsbot bör få till följd, att vid straffmätningen i parkeringsmål, som av den ena eller andra anledningen går till strafföreläggande eller åtal, hänsyn tages till iteration. Det synes även ur denna synpunkt önskvärt, att körkortsregistret kan lämna upplysning om ålagda bestraffningar för förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter.

Enligt utredningsmannens mening är det tänkbart att genomföra vissa begränsningar utan att de allmänpreventiva synpunkterna eftersättes. Sålunda skulle det kunna tänkas att inskränka antecknandet av förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter till vissa länsstyrelser, t. ex. överståthållarämbetet samt länsstyrelserna i Göteborgs och Bohus samt Malmöhus län. En annan lösning kan vara att lägga anmälningsskyldigheten gentemot körkortsregistret på polismyndigheten och begränsa den så, att anmälan göres först när en körkortsinnehavare kommit upp i ett visst antal, exempelvis fem, felparkeringar under ett år. För Stockholms del förutsätter en sådan ordning en central registrering av strafförelägganden och domar rörande parkeringsförseelser. Inrättas ett särskilt parkeringskontor i Stockholm — något som torde bli nödvändigt, om ett förfarande med parkeringsbot genomföres — synes en dylik registrering böra omhänderhas av parkeringskontoret. En kombination av de båda nu antydda lösningarna är också tänkbar. Innan man bestämmer sig för en begränsning av anmälningsskyldigheten synes i allt fall någon tids erfarenhet av förfarandet med parkeringsbot böra avväktas.

Utredningsmannen anför, att om anmälningsskyldigheten gentemot körkortsregistret bibehålles i sin nuvarande omfattning det kommer att bakom ett meddelande om strafföreläggande eller dom angående parkeringsförseelse, som inkommer till registret, ofta finnas en eller flera förseelser av körkortsinnehavaren, som föranlett betalning av parkeringsbot. Huruvida så är fallet torde ej sällan framgå av den polisutredning, som ligger till grund för strafföreläggandet eller domen. I ärenden angående återkallelse eller varning som påföljd för upprepade parkeringsförseelser synes därför länsstyrelsen i viss utsträckning ha möjlighet att beakta även parkeringsförseelser, beträffande vilka förfarandet med parkeringsbot tillämpats. Så torde kunna ske utan ändring av 33 § 2 mom. vägtrafikförordningen. I vart fall kan införandet av ett system med parkeringsbot antagas få betydelse för länsstyrelsernas praxis såtillvida, att fråga om varning eller återkallelse kommer att upptagas efter mindre antal anteckningar i körkortsregistret än för närvarande.

Utredningsmannen nämner, att det från polishåll ifrågasatts att i fråga om parkeringsförseelser införa ett ägaransvar, knutet till den person, vilken i bilregistret står antecknad som ägare till fordonet, varvid bl. a. framhållits att bilregistrets uppgifter om ägare i många fall ej överensstämde med verkligheten. Ibland kunde en bil ha gått genom flera händer utan att nå-



gon anmälan om äganderättsövergång inkommit till bilregistret. Oavsett detta beredde det ej sällan — framför allt i fråga om s. k. firmabilar — svårigheter att fastställa vem som kört bilen vid det aktuella tillfället. En bestämmelse, enligt vilken den i bilregistret antecknade ägaren vore ansvarig för felparkering, skulle därför avsevärt underlätta utredningen i parkeringsärenden.

Enligt vad utredningsmannen erinrar har man på vissa håll utomlands — bl. a. i USA — bestämmelser, enligt vilka den registrerade ägaren i första hand är ansvarig för felparkering av ett fordon. Det är emellertid tydligt, att det föreligger en icke oväsentlig skillnad mellan ett ägaransvar av sådan innebörd och ett ägaransvar som det i vägtrafikförordningen för brukande av ett bristfälligt eller icke registrerat fordon eller för åsidosättande av bestämmelser om maximilast. Vid sistnämnda typer av förseelser föreligger regelmässigt en stark presumtion om klandervårt förhållande från ägarens sida. När det gäller felparkering skulle en mot den registrerade ägaren riktad presumtion närmast gå ut på att vederbörande antingen själv fört det felparkerade fordonet eller också utlämnat det till begagnande av annan under sådana omständigheter, att han haft anledning räkna med att det skulle bli föremål för felparkering. Uppenbarligen föreligger vid felparkering ofta något av de angivna alternativen. Att mot den registrerade ägaren uppställa en presumtion av nyss angiven innebörd synes dock vara att gå för långt. I vart fall torde det bli nödvändigt att tillåta motbevisning från ägarens sida. Om så sker synes ett ansvar för den registrerade ägaren knappast komma att medföra några mera betydande praktiska fördelar. Beträffande den praktiska sidan av saken framhåller utredningsmannen, att vid tillämpning av ett förfarande med parkeringsbot de fall, när det blir nödvändigt att efterforska vem som vid det aktuella tillfället fört fordonet, kommer att bli avsevärt färre än för närvarande. Vad angår de amerikanska reglerna om ägaransvar är att märka, att den parkeringsanmärkning — ticket — som fästes på fordonet, har formen av en stämning till domstol. Det är därför naturligt, att man ansett att den person, som anges i ticket, måste vara på något sätt identifierad. En identifiering sker genom att ticket riktas mot den registrerade ägaren. De amerikanska bestämmelserna om ägaransvar vid felparkering är att se mot bakgrunden av nu angivna förhållanden. Av den föregående redogörelsen för förfarandet med parkeringsbot framgår, att förfarandet icke förutsätter någon identifiering. Parkeringsanmärkningen riktas sålunda mot den på detta stadium anonyme föraren. Tendensen i svensk lagstiftning torde vara att så mycket som möjligt begränsa regler om ägar- eller husbondeansvar. Det synes därför ej böra komma i fråga att utan tungt vägande skäl utvidga reglerna om ägaransvar i vägtrafikförordningen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts har utredningsmannen icke förordat några bestämmelser om ägaransvar vid felparkering.

Beträffande vissa andra i diskussionen angående parkeringsförseelserna framkomna reformförslag anför utredningsmannen.

Av den förut nämnda åklagarkommittén i Stockholm har ifrågasatts att genomföra en sådan ändring av reglerna om strafföreläggande, att strafföreläggande skulle kunna godkännas av befullmäktigat ombud för den misstänkte. Härigenom skulle otvivelaktigt kunna vinnas vissa praktiska fördelar. Det är emellertid att beakta, att ett godkänt strafföreläggande gäller som lagakraftäggande dom. Någon möjlighet att på materiella grunder få ett strafföreläggande undanröjt föreligger sålunda icke. Ett fullmakts-system vid strafföreläggande synes med hänsyn härtill inge betänkligheter ur rättssäkerhetssynpunkt. I vart fall torde en reform av detta slag ej böra genomföras i nu förevarande sammanhang. Det är uppenbarligen ej tänkbart att ha ett fullmaktsystem enbart för parkeringsförseelser.

Åklagarkommittén har i sitt förut berörda betänkande också framkastat tanken att i fråga om förseelser mot föreskrifterna i 49 § 2 och 3 mom. vägtrafikförordningen ersätta den nuvarande straffpåföljden, dagsböter, med penningböter, högst 300 kronor. Såsom förut framhållits ingår emellertid bland ifrågavarande förseelser jämväl sådana av relativt allvarlig beskaffenhet. Med hänsyn härtill synes dagsböter böra bibehållas som påföljd.

Från polishåll har ifrågasatts att i vägtrafikförordningen införa en straffsanktionerad anmälningsskyldighet gentemot bilregistret för den som överlåter ett registrerat fordon. För närvarande föreligger sådan skyldighet endast för den nye ägaren. Den gamle ägaren är berättigad men ej skyldig att anmäla äganderättsövergången. En författningsändring av nyss angiven innebörd skulle, har det sagts, bidra till att minska polisens svårigheter vid efterforskning av ägare till felparkerade fordon. I detta avseende må framhållas, att den gamle ägaren, även bortsett från en eventuell straffsanktion, har ett starkt intresse av att äganderättsövergången blir antecknad i bilregistret. Bl. a. riskerar han att bli påförd automobilskatt för fordonet så länge han kvarstår som ägare. Det synes därför i hög grad osäkert, om något är att vinna genom införandet av ett straffansvar för överlåtare.

Enligt vad utredningsmannen framhåller förutsätter införandet av ett förfarande med parkeringsbot lagstiftning. Utredningsmannen erinrar om att förfarandet innebär, att åtal eller strafföreläggande för parkeringsförseelsen ej äger rum, om boten betalas. Den fråga, som närmast inställer sig är, huruvida en sådan ordning är förenlig med reglerna om åtal i 20 kap. rättegångsbalken. Enligt 6 § första punkten nämnda kapitel skall åklagare tala å brott, som hör under allmänt åtal. Regeln ger uttryck för den s. k. legalitetsprincipen; åklagaren har skyldighet att åtala, när han på objektiva grunder kan motse den misstänktes sakfällande. (NJA 1943, avd. II s. 258—260.) Paragrafen innehåller emellertid i andra punkten en erinran om, att enligt 48 kap. rättegångsbalken strafföreläggande i visst fall må träda i stället för åtal. Från legalitetsprincipen göres vidare visst undantag i 20 kap. 7 § rättegångsbalken, som medger åklagaren rätt att i vissa fall eftergiva åtal. Eftergift av åtal kan enligt 7 § första stycket punkt 1 ske i fall, då i strafflatituden för brottet icke ingår svårare straff än böter och det tillika är uppenbart, att den misstänktes lagföring ej är påkallad ur allmän synpunkt. Enligt första stycket punkt 2 kan eftergift av åtal också meddelas i vissa fall vid sammanträffande av brott. I 7 § tredje stycket föreskrives, att om i lag eller författning särskild föreskrift är meddelad om eftergift av åtal, den föreskriften skall gälla. Sådana särskilda föreskrif-

ter har meddelats bl. a. i 1944 års lag om eftergift av åtal mot vissa underåriga.

Utredningsmannen anför, att i likhet med åtalseftergift förfarandet med parkeringsbot innebär ett undantag från legalitetsprincipen såtillvida, att åtal ej äger rum, oaktat en brottslig gärning under allmänt åtal föreligger. Man skulle möjligen kunna se förfarandet som ett slags generell åtalseftergift, vilken av lagstiftaren meddelas under förutsättning av botens erläggande. Det skulle i enlighet härmed kunna ifrågasättas att anse bestämmelser om parkeringsbot såsom sådana särskilda föreskrifter om eftergift av åtal som avses i 20 kap. 7 § tredje stycket rättegångsbalken. Med ett sådant betraktelsesätt skulle någon ändring i rättegångsbalken ej bli erforderlig. Emellertid skiljer sig förfarandet med parkeringsbot i vissa väsentliga hänseenden från institutet åtalseftergift i 20 kap. 7 § rättegångsbalken. För det sistnämnda institutet är sålunda karakteristiskt, att åklagaren i det särskilda fallet, sedan brott konstaterats, prövar om åtal skall underlåtas. En dylik åklagarprövning sker ej vid tillämpning av förfarandet med parkeringsbot. Vidare innebär åtalseftergift i princip, att påföljden bortfaller. Parkeringsboten däremot är något som träder i stället för det vanliga bötesstraffet. Med hänsyn härtill har utredningsmannen ansett att bestämmelser om parkeringsbot icke kan hänföras under stadgandet i 20 kap. 7 § tredje stycket rättegångsbalken.

Enligt utredningsmannens mening står ett förfarande med parkeringsbot närmare strafföreläggande än åtalseftergift. En parkeringsanmärkning med uppmaning att betala parkeringsbot skiljer sig till sin reella innebörd icke mycket från ett strafföreläggande enligt 48 kap. rättegångsbalken. I båda fallen är fråga om ett förfarande som träder i stället för åtal. Parkeringsbotens erläggande medför för den felande en ekonomisk påföljd, motsvarande det nuvarande bötesstraffet. Skillnaden mellan strafföreläggandet och parkeringsanmärkningen är i realiteten närmast den, att strafföreläggandet riktas mot en bestämd person och förutsätter skriftligt godkännande av denne, medan parkeringsanmärkningen avser den icke identifierade fordonsföraren och ej behöver godkännas på annat sätt än genom betalning av parkeringsboten. Det skulle enligt utredningsmannens mening kunna ifrågasättas att i rättegångsbalken upptaga särskilda regler om förfarandet med parkeringsbot, motsvarande bestämmelserna om strafföreläggande. Häremot talar dock, att förfarandet skall äga tillämpning endast i fråga om en mycket speciell grupp av ordningsförseelser. En dylik specialreglering torde ej ha sin plats i rättegångsbalken. En lämplig lösning synes vara, att bestämmelser om parkeringsbot upptages i en särskild lag och att i 20 kap. 6 § rättegångsbalken i samband med hänvisningen till bestämmelserna om strafföreläggande i 48 kap. rättegångsbalken upptages en hänvisning jämväl till lagen om parkeringsbot.

Vad angår tillämpningsområdet för bestämmelserna om parkeringsbot är det enligt utredningsmannens mening tydligt, att felparkeringarna framför allt är ett storstadsproblem. Förfarandet med parkeringsbot innebär att

man på ett specialområde av praktiska skäl medger avvikelser från vanliga process- och straffrättsliga regler. Med hänsyn härtill torde tillämpningen av förfarandet böra begränsas till städer, där ett påtagligt behov föreligger av en förenklad handlägningsform. Det synes därför böra läggas i Konungens hand att beträffande viss stad förordna om tillämpning av bestämmelserna i lagen om parkeringsbot.

### Remissyttrandena

Det av utredningsmannen framlagda förslaget till ett förenklat förfarande för handläggning av parkeringsföreseelser har i princip tillstyrkts eller lämnats utan erinran i praktiskt taget samtliga yttranden. Ett litet antal remissinstanser har ställt sig tveksamma till förslaget men endast i ett yttrande har detsamma direkt avstyrkts.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anser det synnerligen angeläget att söka åstadkomma ett system som, utan att eftersätta möjligheterna att inskrida mot täta återfall i parkeringsföreseelser, likväl medför arbetsrationalisering för berörda myndigheter. I detta avseende fyller det framlagda förslaget väl sitt syfte. Även *byggnadsstyrelsen* har funnit det framlagda förslaget i stort sett utgöra en ur olika synpunkter godtagbar lösning. Enligt vad *länsstyrelsen i Malmöhus län* framhåller innebär förslaget en lämplig lösning att på ett enkelt och för rättssäkerheten godtagbart sätt kunna beivra begångna parkeringsföreseelser av avsett slag. *Poliskammaren i Malmö Motororganisationernas (KAK:s, MHF:s och M:s) samarbetsdelegation* hävdar, att det framlagda förslaget innebär avsevärda fördelar i jämförelse med nu gällande system. — Allmänt positiva uttalanden om förslaget har gjorts i åtskilliga andra yttranden.

Enligt vad *hovrätten för Västra Sverige* framhåller framstår det som en angelägen uppgift att få till stånd ett förenklat handlägningsförfarande för parkeringsärendena i storstäderna. Icke minst från allmän rättssäkerhetssynpunkt är det betydelsefullt att genom en sådan reform bereda polis och åklagare i storstäderna mera tid att ägna den grövre brottsligheten. Det nuvarande systemet med strafföreläggande i parkeringsärenden synes emellertid icke erbjuda tillräckliga möjligheter att komma till rätta med svårigheterna. Det torde därför vara nödvändigt att söka sig fram på andra vägar och ordna det så att åtminstone det stora flertalet parkeringsärenden kan handläggas utan den omständlighet som det nu använda förfarandet innebär. Hovrätten anför, att mot denna bakgrund den av utredningsmannen föreslagna regleringen, varigenom överträdelse av lokal parkeringsföreskrift utan vidare skall kunna bringas ur världen genom inbetalning av en fastställd avgift, får betecknas som en ändamålsenlig och rationell lösning. Även för felparkeraren måste förslaget innebära en förbättring i förhållande

till den gällande ordning därigenom att han kan få överträdelsen reglerad omedelbart och utan den omgång och olägenhet med bl. a. inställelse hos polisen som det nuvarande systemet medför. Den fastställda avgift, kallad parkeringsbot, som enligt förslaget kommer att ersätta bötesstraff i det stora flertalet av ifrågavarande överträdelser, blir — enligt vad hovrätten vidare anför — icke ett straff i straffrättslig mening. En dylik avkriminalisering synes icke behöva inge några principiella betänkligheter. Snarast får förändringen sägas vara önskvärd från kriminalpolitisk synpunkt. I de flesta fall är nämligen hithörande förseelser av tämligen bagatellartad beskaffenhet, och felparkeringar har kommit att bli så alldagliga företeelser att bötesanktionen är ägnad att minska respekten för bötesstraffet. Mången felparkerrare torde sålunda betrakta böterna mindre som straff än som en extra avgift. En anpassning av reaktionsformen efter ett sådant betraktelsesätt kan icke sägas vara omotiverad. Med hänsyn till vad sålunda anförts tillstyrker hovrätten att förslaget lägges till grund för lagstiftning. De betänkligheter, som från principiell synpunkt kan inställa sig mot att reaktionen beträffande parkeringsförseelse ej riktas mot en bestämd, namngiven person utan mot fordonets icke identifierade förare, torde enligt hovrättens mening böra få vika för de avsevärda praktiska fördelarna mot det föreslagna förfarandet.

*Svea hovrätt* påpekar, att det i vårt moderna samhälle är oundvikligt, att samlevnaden regleras genom en mångfald bestämmelser av olika slag. Överträdelser av alla dessa bestämmelser förekommer i utomordentligt stor omfattning, låt vara att det stora flertalet av dessa överträdelser utgöres av ganska ringa ordningsförseelser. På senare tid har även en tydlig stegring av antalet förseelser kunnat märkas. Till följd av bilismens oerhört snabba utveckling i Sverige har överträdelser av trafikförfattningarna, och framför allt parkeringsförseelserna, härvid kommit att intaga en dominerande plats. Hovrätten anför, att denna utveckling ger anledning till betänkligheter av olika slag. Helt allmänt är det olämpligt, om ett straffhot vilar över en stor mängd vanliga och ganska ofarliga gärningar. Detta kan inverka skadligt såväl på känslan för straffets betydelse som på den allmänna trivseln i samhället. Dessutom medför den väldiga ökningen av straffbelagda småförseelser allvarliga praktiska olägenheter. Såväl polis som åklagare och domstolar åsamkas nämligen härigenom mycket stor arbetsbelastning, och då behovet av personalförstärkning icke i motsvarande grad kunnat tillgodoses, har — särskilt vad gäller polisen — andra viktigare arbetsuppgifter måst eftersättas. Det framstår därför som mycket angeläget att avkriminalisera smärre ordningsförseelser och i stället söka förhindra dessa genom åtgärder av annat och enklare slag än straffsanktioner. Den remitterade promemorian innefattar ett förslag i sådant hänseende, såvitt angår parkeringsförseelser. Hovrätten anser förslaget syfta till en nyttig och angelägen reform. Eftersom parkeringsförseelser åtminstone i det stora flertalet fall f. n. bestraffas enligt fixa taxor utan större hänsynstagande till omständigheterna i det en-

skilda fallet torde ur rättssäkerhetssynpunkt icke kunna göras någon allvarligare invändning mot en förenkling av handlägningsformen för sådana förseelser.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* anför följande allmänna synpunkter på det föreliggande förslaget.

Den snabba ökningen av antalet parkeringsförseelser under efterkrigsåren beror självfallet på ökningen av antalet motorfordon. Städer och tätorter har icke varit beredda på denna plötsliga anhopning av fordon; särskilt i de största städerna har betydande svårigheter uppkommit. De kräver en längre tids omställning och anpassning. De uppgifter på antalet parkeringsförseelser i de tre största städerna, som utredningsmannen redovisar, antyder att problemen är förhållandevis större i Stockholm än på andra platser. Detta torde bero på att i Stockholm den trånga innerstaden är särskilt illa lämpad att ta emot den stegrade trafiken. Svårigheterna har ökat till följd av en föga förutseende planering av stadens utbyggnad de senaste decennierna. I stället för att efter hand sprida både arbetsplatser och bostäder över ett vidgat stadsområde har man i alltför hög grad låtit affärer, kontor och verkstäder äta ut bostäderna i centrum och spritt endast bostäder till periferin. Därigenom framkallas en daglig pendeltrafik mellan ytterområdena och innerstaden. Det är uppenbart att de särskilt stora svårigheterna att ordna trafiken i Stockholm sammanhänger med denna pendeltrafik. Samma problem förekommer på andra håll, men icke i samma omfattning.

Lokala parkeringsföreskrifter måste för enkelhetens skull ha ett schematiskt innehåll. Det är därför relativt lätt att upptäcka felparkering, så lätt att det kan leda till ett överdrivet beivrande av parkeringsförseelser. Man bör emellertid icke förlora ur sikte att de lokala parkeringsföreskrifterna, lika väl som vägtrafikförordningens regler, har till uppgift att främja trafiksäkerhet och framkomlighet i trafiken. Ett strikt iakttagande av föreskrifterna är icke under alla förhållanden nödvändigt; en viss moderation i tillämpningen kan väl förenas med hänsynen till trafiksäkerhet och framkomlighet.

De många parkeringsanmärkningarna medför att ett mycket stort antal personer utsätts för polisingripande och bötesstraff. Sålunda är siffrorna för Stockholm så höga att det måste antagas att endast en mindre del av bilförarna undgår att någon gång bötfällas för parkeringsförseelse. Detta är en viktig upplysning som karakteriserar förseelsen. Det är inte endast fråga om ett klandervärt beteende av en mindre grupp slarviga och nonchalanta bilförare. Förhållandet är i stället att den stora massan av hyggliga och skötsamma medborgare, som har god vilja att rätta sig efter gällande bestämmelser, ändå av förbiseende, glömska, trötthet, brådska etc. råkar ut för felparkering och drabbas av bötesstraff. Man kan räkna med att det i många fall kan ha förelegat ett konfliktläge, där sådana faktorer som risken att komma för sent till arbetsplatsen eller att försumma en kund kan ha spelat in. Det är helt förklarligt att ett omdömeslöst och rigoröst beivrande av parkeringsförseelser framkallar en negativ reaktion från allmänheten. Över huvud taget torde konflikter och misslyckanden i parkeringssituationer utgöra en betydelsefull stressorsak för bilförare i storstaden. Det är enligt hovrättens mening av mycket stor vikt att man observerar denna sida av problemet och icke endast betraktar parkeringsförseelserna ur en ensidig polisiär synvinkel. Det kan med fog göras gällande att åtgärderna mot felparkering, särskilt i Stockholm, har fått en alltför negativ och repressiv

karaktär. Man bör inte förbise att många människor påverkas starkare av vänlighet och hjälpsamhet än av snäsor och straff; det gäller lika mycket på detta som på andra områden. Det är angeläget att man försöker att få till stånd en mera positiv attityd till ordningen i trafiken från lojala medborgares sida.

Enligt hovrättens mening är utredningsmannens förslag en tekniskt mycket skicklig lösning av problemet att förenkla handläggningen av parkeringsmålen. Förslaget kan antagas medföra att polisens och åklagarmyndighetens arbete med förekommande parkeringsanmärkningar begränsas till vad som är oundgängligen nödvändigt och att det därigenom skapas förutsättningar för att använda personalen för viktigare uppgifter.

*Statsåklagaren i Stockholm* hävdar, att det för Stockholms vidkommande framstår såsom synnerligen angeläget att en förenkling av förfarandet i fråga om beivrande av parkeringsförseelser sker. Det hittills tillämpade förfarandet är sålunda ej blott synnerligen kostsamt utan även mycket tidsödande och betungande för de myndigheter — ej minst åklagarmyndigheten — som har att taga befattning därmed. Den av trafikens utveckling föranledda explosionsartade ökningen av antalet rapporterade parkeringsförseelser har sålunda tidvis medfört uppkomsten av betydande arbetsbalanser inom samtliga de organ inom rättsväsendet, som handlägger parkeringsärenden, med därav följande besvärande rubbningar i dessa organs verksamhet. Härav föranledes i sin tur en avsevärd försening i ärendenas handläggning och därmed bristande effektivitet i beivrandet, ett resultat som med hänsyn till det just på förevarande område föreliggande särskilda behovet av ett kraftigt och snabbt verkande ingripande från de rättsvårdande myndigheterna måste sägas vara synnerligen beklagansvärt. Å andra sidan har den hets, varunder parkeringsärendena med nuvarande system måste handläggas inom åklagarmyndigheten, lagt hinder i vägen för den individuella prövning av varje ärende, som i viss utsträckning torde vara önskvärd. Enligt vad i yttrandet vidare anföres är det av utredningsmannen framlagda förslaget att föredraga framför de förslag att på andra vägar lösa problemet i fråga — nämligen genom avkriminalisering av rättsförfarandet i parkeringsärenden och dess ersättande med ett på civilrättsliga grunder uppbyggt avgiftsförfarande — som berörts av utredningsmannen. *Statsåklagaren i Göteborg* yttrar, att den föreslagna lösningen på enklaste och mest praktiska sätt synes införliva det nya förenklade handlägningsförfarandet beträffande en viss målgrupp med gällande åtalsregler i övrigt.

*1951 års rättegångskommitté* anför, att det föreslagna systemet i realiteten innebär, att den som begått en parkeringsförseelse beredes möjlighet att mot erläggande av en fastställd avgift undgå strafföreläggande eller åtal för förseelsen. En sådan ordning avviker från gängse principer för rättsskipningen på ett sådant sätt att den i och för sig måste inge betänkligheter. Såsom utredningsmannen funnit påkallar emellertid den oavbrutna stegringen av antalet parkeringsförseelser extraordinära åtgärder. Det utarbetade förslaget innebär enligt kommitténs mening en praktisk och rationell lös-

ning och synes överlägset andra hittills framförda förslag. Kommittén förordar därför i princip, trots de principiella betänkligheterna, att förslaget genomföres.

*Stockholms rådhusrätt* anför, att enligt nuvarande ordning sanktionen för felparkering utgöres av böter. Användningen av bötessystemet på detta område medför emellertid vissa olägenheter. Parkeringsförseelsernas stora antal har till följd att utredning av omständigheterna i det enskilda fallet svårigen kan medhinnas och att därför någon egentlig straffmätning ej kan äga rum utan ett enhetligt bötesbelopp utdömes. Bötesstraffet blir därför ofta ineffektivt, vilket är till men för böter som straffform och därmed för hela det straffrättsliga reaktionssystemet. I den mån som det är möjligt och ur allmänpreventiva synpunkter tillrådligt bör därför straffpåföljden, böter, ersättas med en ekonomisk sanktion. Många skäl talar enligt rådhusrättens mening för en total avkriminalisering av förseelserna mot vissa lokala parkeringsföreskrifter. Försiktigheten kan emellertid bjuda, att man icke nu går så långt utan att man först avvaktar erfarenheterna av en partiell reform. Det föreslagna systemet med parkeringsbot, som ej utgör böter i straffrättslig mening, är i varje fall ett steg i rätt riktning och möjlighet finns ju att senare ytterligare reformera det.

I anslutning till rådhusrättens yttrande har *borgmästaren Kristensson* gjort följande uttalande.

Frågan i vilken mån böter kunna ersättas av andra sanktioner är betydelsefull för hela det straffrättsliga reaktionssystemet. Vid en utredning av denna fråga bör enligt min mening övervägas, huruvida icke en total avkriminalisering beträffande vissa ordningsförseelser bör ske. Mina av utredningsmannen refererade förslag, vilka jag skisserat i tidningsartiklarna, har förutsatt att frågan i dess helhet tages upp till övervägande.

Även *Sveriges advokatsamfund* har uttalat sig för att enklare parkeringsförseelser helt avkriminaliseras. Att betrakta en parkeringsförseelse såsom ett brott, som kan medföra indragning av körkortet, överensstämmer enligt samfundets uppfattning knappast med gängse rättsuppfattning. Det synes mera realistiskt att låta en dylik överträdelse följas av en sanktion av privaträttslig karaktär, gärna rubricerad såsom en kontrollavgift.

I detta sammanhang må nämnas att *hovrätten över Skåne och Blekinge* förklarar sig ej kunna dela utredningsmannens kritiska synpunkter på borgmästare Kristenssons i det föregående refererade förslag. Dessa har enligt hovrättens mening åtskilligt fog för sig. Det är otillfredsställande att använda bötesstraff i den omfattning som sker. Det är även en bestämd skillnad mellan att ställa en bil på en särskilt anordnad, avgiftsbelagd parkeringsplats och att ställa den på annan plats, där parkering är förbjuden. Vad som talar mot Kristenssons förslag är framför allt att de ur tekniska synpunkter är underlägsna utredningsmannens förslag.

*Landsfogden i Östergötlands län* har på de av utredningsmannen anförda motiven ställt sig avvisande till det av Kristensson förordade systemet.

*Rådhusrätten i Malmö* förklarar sig dela utredningsmannens uppfattning,



att det på ett specialområde av praktiska skäl kan medgivas avvikelser från vanliga process- och straffrättsliga regler ävensom att tillämpningen av ett förenklat förfarande bör begränsas till att gälla förseelser mot de lokala parkeringsbestämmelserna i städer, varest ett påtagligt behov av enklare regler föreligger. Den utformning, som det i promemorian framlagda förslaget erhållit, anser rådhusrätten vara i det väsentliga praktisk och ändamålsenlig. I yttrandet framhålles emellertid att det är en viss skillnad mellan att på en bils vindruta fästa en parkeringsanmärkning av nu gängse slag och att där anbringa en handling av föreslagen typ, innefattande jämväl inbetalningskort. Det torde bli nödvändigt — i varje fall vid dålig väderlek — att innesluta handlingen i ett fuktskyddande omslag.

*Stadskollegiet i Stockholm* har åberopat en av föredragande borgarrådet Agrenius upprättad promemoria, vari bl. a. anföres att intresset för en reform ökat med anledning av att det visat sig, att det övervägande flertalet felparkerare utan någon påminnelse återställer de utsända strafföreläggandena till åklagarmyndigheten. Statistiken utvisar, att icke mindre än 70—75 procent översänder föreläggandena och att ytterligare drygt 10 procent besvarar strafföreläggandena efter en påminnelse. Även om en liten del av svaren innehåller ett bestridande, skulle i nära 80 procent av alla fall de dyrbara och omständliga utredningarna icke ha behövt utföras.

*Statens trafiksäkerhetsråd* anmärker, att i den mån ett förändrat förfarande vid beivrandet av parkeringsförseelser kan medföra arbetsbesparingar och därmed ökade möjligheter till övervakning och dirigering av trafiken, ett sådant förfarande kan vara ägnat att indirekt främja trafiksäkerheten.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* utgår ifrån, att förslaget närmast avser att utgöra ett provisorium, möjliggörande försök i större skala innan ställning toges bl. a. till huruvida och i så fall i vilken omfattning systemet med bot kan tillämpas även beträffande andra förseelser än lokala parkeringsföreskrifter.

En viss tveksamhet till den föreslagna reformen kommer till uttryck i det yttrande, som avgivits av *överståthållarämbetet*. Ämbetet påpekar, att vissa olägenheter otvivelaktigt är förknippade med det nya förfarandet. Först och främst innebär det föreslagna anonymitetssystemet ett brytande mot den hävdvunna principen, att den, som begått brott eller förseelse — icke någon annan — skall svara därför. Ämbetet anmärker i detta sammanhang, att även de lokala parkeringsföreskrifterna i utpräglad grad tillgodoser ett allmänt intresse, nämligen framkomligheten i trafiken. Det kan ur denna synpunkt anses stötande, att hörsamheten mot bestämmelser av denna karaktär skall bli beroende av den ekonomiska ställningen hos vederbörande fordonsägare. Det finns anledning antaga, att parkeringsboten av många företag och enskilda rörelseidkare kommer att betraktas som en bilkostnad jämförlig med andra och att kostnaden för utgivande av parkeringsbot följaktligen icke kommer att utöva tillräckligt hämmande verkan. I än högre grad blir detta fallet om svårigheter uppstå för taxeringsmyn-

digheter att förhindra att utgifter för parkeringsbot upptages bland avdragsgilla bilkostnader.

Även *poliskammaren i Stockholm* har anmält viss tvekan inför den föreslagna lösningen men har förklarat sig ej vilja motsätta sig ett genomförande av förslaget. Poliskammaren anför, att under en försökstid eventuellt framträdande olägenheter av anonymitetsprincipen bör få ge anledning till omprövning.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* har utvecklat följande kritiska synpunkter.

Att man kan tveka om lämpligheten av att införa det föreslagna förfarandet beror på att detta ställer bilföraren inför valet att få saken ur världen genom att betala den fastställda parkeringsboten eller att utsätta sig för de besvär och det obehag som följer med utredning och handläggning i vanlig ordning. Man kan räkna med att han i det stora flertalet fall väljer den förre utvägen. Det är just av det skälet som man vinner praktiska fördelar ur handläggningssynpunkt. Men det kan då inte undvikas att bilföraren gör så även i en del fall, då han anser sig vara oskyldig. Därigenom kan det föreslagna förfarandet i en viss, om än ej betydande grad leda till en oriktig tillämpning av parkeringsbestämmelserna eller i varje fall till att bilföraren anser sig orättvist behandlad.

I viss mån kan samma invändning göras även mot ett system med straffföreläggande. Olägenheterna ökas dock genom att den föreslagna formen för parkeringsanmärkning helt lägger tillämpningen i händerna på underordnade polismän och trafikövervakare. Även den möjlighet att upprätthålla en enhetlig praxis, som vid straffföreläggande vinnes genom åklagarens prövning, bortfaller sålunda.

De nu anförda betänkligheterna måste väsentligt ökas, om det för bilföraren kan medföra någon extra påföljd att, i stället för att betala parkeringsbot, välja utvägen att få saken prövad i vanlig ordning. Enligt förslaget förblir den bilförare som betalar parkeringsbot anonym. Någon anteckning om förseelsen i körkortsregistret kan icke göras. Men om saken går till utredning och bilföraren sedan godkänner ett straffföreläggande eller blir dömd av domstol, skall enligt förslaget anteckning göras i körkortsregistret på vanligt sätt.

Det kan enligt hovrättens mening icke godtagas att en bilförare, som får en parkeringsanmärkning men anser denna vara obefogad, drabbas av en sådan extra påföljd om han icke sväljer förtretet och betalar genast. Ett dylikt tvångsmoment måste anses vara obehörigt. Det hör till grunderna för vår rättsordning att den misstänkte alltid skall ha rätt att påkalla en prövning av sin sak i laga ordning. Han kan icke därigenom få försättas i ett principiellt sämre läge. Det skulle — med en term hämtad från folkrätten — kunna betecknas som »déni de justice». Visserligen kan det sägas att själva anteckningen i körkortsregistret icke i och för sig är en påföljd. Den görs dock för att bilda underlag för ett eventuellt administrativt beslut om varning eller körkortsindragning. Den bör därför jämnställas med en för bilföraren menlig påföljd.

Härtill kommer att den som gör sig skyldig till parkeringsförseelse på en plats där förfarandet med parkeringsbot icke har införts alltid skulle få sin förseelse antecknad i körkortsregistret, medan sådana anteckningar till stor del skulle falla bort då det gäller de största städerna. Detta måste betecknas som en bakvänd ordning som icke kan godtagas.

Hovrätten anser att utredningsmannens förslag kan tillstyrkas endast under förutsättning att samtidigt anteckningar om överträdelse av lokala parkeringsföreseelser i körkortsregistret helt avskaffas. Goda skäl synes även eljest tala för att så sker.

I avstyrkande riktning går det yttrande, som avgivits av *statsåklagaren i Malmö*. I yttrandet anföres bl. a. följande.

Förslaget har tillkommit i syfte att reducera de svårigheter, som i de större städerna uppkommit till följd av den stegrade frekvensen av parkeringsmål. Innan jag går in på frågan om och i vad mån förslaget är ägnat att så göra, anser jag mig beröra den enligt mitt förmenande viktigare frågan huruvida förslaget — om det genomföres — kan antagas leda till en minskning av antalet parkeringsmål eller ej.

Utredningsmannen har som anledningar till att parkeringsmålen antal på senare år skjutit i höjden anfört dels bilismens våldsamma expansion och dels de begränsade parkeringsutrymmena i storstäderna. Jag skulle där- till vilja lägga ytterligare en betydelsefull faktor, nämligen nutidsmänniskans nonchalans för myndigheters påbud och brist på hänsyn mot sina medmänniskor. Dessa tre omständigheter tillhoppa ha medfört att vi i dag befinna oss i ett läge, där — som utredningsmannen säger — många bilförare kalkylera med parkeringsböterna som en kostnad för bilen, jämförbar med andra bilkostnader. Tyvärr finnes ej utsikt till förbättring i detta läge genom förändring av någon av ovannämnda omständigheter. Bilarnas antal kommer sålunda icke att minska, parkeringsutrymmena komma ej att nämnvärt öka och anledning finnes ej att antaga, att bilförarna komma att bli mer lojala och hänsynsfulla. Snarare måste vi — om icke åtgärder vidtagas som motverka utvecklingen — räkna med att förhållandena komma att avsevärt försämrats, framför allt därför att antalet bilar är i ständigt stigande. Då vi sålunda ej kunna räkna med att förhållandena skola förbättras genom att trafiken minskar och icke heller därigenom att parkeringsmöjligheterna öka eller genom att bilförarna bli lojalare, synes det nödvändigt att bestraffa överträdelser mot parkeringsbestämmelserna så hårt och effektivt att påföljderna verksamt avskräcka presumtiva lagöverträdare.

Förslaget är enligt mitt förmenande ej ägnat att minska antalet parkeringsföreseelser och förbättra parkeringssituationen sådan den i dag ter sig, framför allt därför att bilförarna mycket snart komma att lära sig, att de givits större möjligheter att slingra sig undan påföljden. Om de underlåta betala parkeringsboten och underlåta efterkomma anmaning att sätta sig i förbindelse med parkeringskontoret, lär det komma att förflyta avsevärd tid efter det förseelsen begicks och till dess den polisiära utredningen sätter in. Det torde bli ytterst svårt att motbevisa invändningar sådana som dem, att bilägaren aldrig sett till någon parkeringsanmärkning och att han numera ej alls kan minnas vem i firman eller familjen, som förde bilen ifrågasvarande dag. Vetskapen om att de första fyra—fem förseelserna icke antecknas i körkortsregistret torde ock lätteligen medföra inställningen hos bilföraren att han alltid kan taga risken några gånger. Jag undrar om icke ett system, sådant som det föreslagna kan leda till att polisen blir betungad med fler och besvärligare parkeringsutredningar än vad den nu har. Och måhända också därtill att parkeringsföreseelserna komma att öka och trafikförhållandena att försämrats.

Mot ett sådant antagande kan invändas, att statistiken visar, att övervägande flertalet bilförare, som för närvarande få en parkeringslapp på vind-

rutan, hyggligt och lojalt omedelbart inställa sig å polisstationen och att anledning ej finnes att antaga att de icke lika snällt skola omgående inbetala parkeringsböter. Jag tror dock ej att ett sådant antagande är riktigt. Det faller sig för genomsnittsmänniskan betydligt naturligare att strunta i en anmaning att gå till posten och betala in 25 kronor än att icke efterkomma en skriftlig tillsägelse av polisman att inställa sig å närmaste polisstation.

Jag lutar därför närmast däråt att förslaget ej bör genomföras, då anledning finnes att antaga att det skulle medföra dels en ökning av parkeringsförseelserna dels ock större svårigheter att få parkeringssyndarna näpsta.

Vill man söka underlätta och minska åklagar- och polismyndigheternas arbete med ifrågavarande slag av ärenden skulle man förslagsvis kunna så förfara att man öppnade möjligheter för erkännande av strafförelägganden genom ombud. Det torde under alla förhållanden bli nödvändigt att lösa denna fråga i samband med genomförandet av varusmuggningslagen. Riksåklagarämbetet har i cirkulär nr 19 uttalat att det är i hög grad ovisst, om strafföreläggande kan godkännas genom ombud och tillrätt åklagarna att kräva, att strafförelägganden godkännas av den misstänkte personligen. Utredningsmannen har i promemorian uttalat den uppfattningen, att godkännande måste vara egenhändigt undertecknat av den misstänkte. De skäl, som ligga till grund för dessa uttalanden äro säkerligen bärande. Jag tror dock ej, att rättssäkerheten skulle bringas i fara, därest man gjorde en eftergift för det praktiska livets krav och medgav, att godkännanden i vissa fall finge ske genom ombud, exempelvis vid sådana enkla och vanliga förseelser som fylleri, parkeringsförseelser och ringa varusmuggling under förutsättning att i fullmakten angäves, att fullmaktshavaren bemyndigades godkänna strafföreläggande intill ett visst angivet högsta bötesbelopp.

I detta sammanhang må nämnas att *hovrätten över Skåne och Blekinge* föreslagit införande av ett särskilt varningsinstitut. Hovrätten anför, att ett slags varning redan nu förekommer genom att åklagarna ger åtals- eftergift i en del fall som anses ursäktliga. Om man inför ett system med parkeringsbot, uteslutes visserligen icke denna möjlighet för sådana fall, då bilföraren bestrider den anmärkta förseelsen. Men det bör enligt hovrättens mening finnas en möjlighet till varning, meddelad på platsen av polisman eller trafikövervakare. Särskilt om polismyndigheten vill inskrida för att skapa en bättre ordning inom en stadsdel eller ett område som tidigare icke varit noga övervakat, kan det vara motiverat att i första hand söka rätta till förhållandena genom varningar och först sedan dessa använts någon tid göra parkeringsanmärkningar. Även eljest är det antagligt att man skulle nå resultat genom att använda varningar i stället för anmärkningar. För att detta icke skall kunna ske godtyckligt bör det dock icke ligga i polisman- nens eller trafikövervakarens hand att bestämma om varning skall meddelas, utan sådana bör användas generellt på vissa platser och tider enligt polisledningens order.

Varning bör — enligt vad hovrätten vidare framhåller — överlämnas till föraren eller fästas på fordonet på samma sätt som parkeringsanmärkning. Den bör innehålla ett hövligt påpekande att fordonet är felparkerat, upplysning att det för denna gång icke göres något mer åt saken men att felparkering eljest kan leda till böter samt anvisning om gällande föreskrifter.

Därest sådana varningar användes i lämplig omfattning vid sidan om parkeringsanmärkningar, torde effekten därav i många fall bli lika god som med enbart parkeringsanmärkningar. Samtidigt skulle antalet bötfällanden kunna avsevärt nedbringas och personalbesparingarna bli betydande.

Då hovrätten avser att sådana varningsaktioner skulle göras mera generellt vid de tidpunkter som polisbefälet bestämmer, synes de enligt hovrättens mening knappast kunna grundas på den befogenhet till rapportföretag som föreligger enligt 8 § allmänna polisinstruktionen. Den synes endast syfta på ursäktliga förbiseenden i enskilda fall. Därför torde det vara erforderligt att möjligheten att meddela varning upptages i ett särskilt lagstadgande. Då detta liksom parkeringsboten endast avser fordonet och icke kräver utredning om bilförarens identitet, synes det naturligt att upplaga ett sådant stadgande i den nu föreslagna lagen.

Hovrätten anför, att därest en sådan möjlighet till varning införes, anledning saknas att begränsa dess användning så som föreslagits beträffande parkeringsbot. Den bör kunna användas även på andra platser och även i fråga om moped. Med hänsyn härtill torde ett stadgande om parkeringsvarning böra inflyta först i lagen. Ett stadgande i ämnet synes enligt hovrätten böra innehålla följande.

Överträdes lokal trafikföreskrift vid parkering eller annan uppställning av motorfordon, må polisman eller trafikövervakare, då det för visst område och viss tid medgivits av polisbefäl, i stället för att rapportera förseelsen till förman överlämna skriftlig varning (*parkeringsvarning*) till fordonets förare eller fästa den på fordonet.

Hovrätten anmärker, att stadgande av sådant innehåll torde föranleda en ändring av lagens rubrik så att denna utmärker att den avser parkeringsvarning och parkeringsbot.

Utredningsmannens uppfattning att någon betalning direkt till polisman eller trafikövervakare icke bör förekomma har vid remissbehandlingen ej föranlett någon gensaga. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* anger det såsom en av förslagets förtjänster att denna tanke uteslutits. *Landsfogden i Östergötlands län* yttrar, att det är med tillfredsställelse man konstaterar, att indrivningen av parkeringsböter ej lagts i polismännens händer. Om så skett, skulle detta ha blivit en allvarlig belastning för polisen i dess förhållande till allmänheten.

Beträffande benämningen *parkeringsbot* anför *Svea hovrätt* att den synes motsvara institutets syfte. *Polisverksamhetsutredningen* anser det tveksamt, huruvida benämningen *bot* bör användas för ifrågasvarande avgift, enär nämnda uttryck av allmänheten synes kunna förväxlas med *bot* i straffrättslig mening. Enligt vad *hovrätten över Skåne och Blekinge* anför är beteckningen *parkeringsbot* ur språklig synpunkt icke helt lyckad. Om man vill skilja den nya reaktionen från böter, bör något annat uttryck väljas. Pluralformen till »*parkeringsbot*» är nämligen

»parkeringsböter» och det tillhörande verbet är »att böta». Måhända vore »parkeringsavgift» bättre men detta uttryck betecknar även vad man erlägger i en parkeringsautomat. Frågan om den lämpligaste beteckningen bör enligt hovrättens mening ytterligare övervägas. Med tanke på möjligheterna att framdeles utvidga det föreslagna nya systemet att avse även andra trafikförseelser föreslår *hovrätten för Västra Sverige* att beteckningen trafikbot väljes.

Utredningsmannens förslag att förfarandet med parkeringsbot skall begränsas att gälla endast för förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter har i allmänhet godtagits vid remissbehandlingen. Förslaget har i denna del lämnats utan erinran av bl. a. *Svea hovrätt*. Hovrätten anför, att förseelser mot de i 49 § vägtrafikförordningen givna bestämmelserna om uppställning och parkering är belagda med straff i form av dagsböter. En del av dessa förseelser kan vara av ganska allvarlig art, varför en ändring av den stadgade straffpåföljden ej bör ifrågakomma. Till grund för ett förenklat förfarande måste emellertid ligga vissa av myndighet på förhand bestämda taxor, och i de fall, då straffet utgöres av dagsböter, kan sådana icke fastställas. Det föreslagna förfarandet har därför måst begränsas till förseelser mot lokala trafikföreskrifter, för vilka straffet utgör penningböter. Lämpligheten av en sådan begränsning kan möjligen ifrågasättas. Av utredningsmannens redogörelse framgår emellertid, att nära 90 procent av samtliga parkeringsförseelser i Stockholm under åren 1956—1959 utgjordes av förseelser av sistnämnda slag. Då förhållandena torde vara likartade i andra städer, är trots den angivna begränsningen avsevärda fördelar ur arbetsbesparingssynpunkt att vinna. Visserligen har vid en sålunda begränsad reform polismannen eller trafikövervakaren att i varje särskilt fall avgöra, om den aktuella förseelsen innebär överträdelse av vägtrafikförordningen eller av de lokala trafikföreskrifterna. Redan enligt det nuvarande systemet måste emellertid en motsvarande avvägning göras av polismannen eller trafikövervakaren vid angivandet av förseelsen i den blankett, som fästes på fordonet. Det i anledning av parkeringsanmärkningen inledda förfarandet grundas även enligt nu gällande ordning på den av polismannen eller trafikövervakaren gjorda gärningsbeskrivningen, även om därefter ytterligare utredning kan tillkomma. Ej heller torde det i allmänhet möta större svårigheter att göra ifrågavarande gränsdragning. I tveksamma fall bör dessutom polismannen eller trafikövervakaren underlåta att tillämpa den föreslagna särskilda handlägningsformen.

Vissa remissinstanser har emellertid förordnat att förfarandet med parkeringsbot blir tillämpligt även på förseelser mot 49 § vägtrafikförordningen. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* föreslår, att det nya systemet även får omfatta två av förseelserna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen, nämligen c) förbud mot parkering inom ett område av 10 m på vardera sidan om hållplatsskylt vid busshållplats och d) förbud mot

parkering på tydligt markerad plats för droskstation. Anledningen till att dessa parkeringsföreseelser bör jämnställas med de, för vilka det förenklade förfarandet kan bli aktuellt, är att de inte har någon anknytning till trafik-säkerheten, vilket eljest är utmärkande för bestämmelserna i 49 §.

*Statsåklagaren i Göteborg* vill gå något längre och ifrågasätter, om icke samtliga föreseelser mot 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen bör omfattas av systemet. Föreseelserna i sistnämnda lagrum är till sin natur föga trafikfarliga och närmast jämförliga med de överträdelse, som är straffbelagda i de lokala trafikföreskrifterna. *Gatunämnden i Malmö* är inne på samma linje. I nämndens yttrande anföres att det onekligen förhåller sig så, att nonchalerande av lokalt utfärdade förbud att stanna i vissa fall måste anses vara att bedöma allvarligare än motsvarande föreseelser mot generella parkeringsförbud. Det synes riktigare att i stället för den »vertikala» klyvningen mellan överträdelse av generella förbud, å ena, och lokala förbud, å andra sidan, göra en »horisontell» klyvning mellan överträdelse av förbud att stanna, å ena, och förbud att parkera, å andra sidan. Parkeringsbot bör kunna användas vid alla föreseelser mot parkeringsförbud, vare sig dessa är lokala eller generella, men ej i något fall vid föreseelse mot förbud att stanna. Om uppdelningen göres på detta sätt, kommer föreseelser mot förbud att stanna att behandlas som f. n. med åtföljande körkortsprickning. Den av nämnden föreslagna uppdelningen medför, att man måste ändra straffpåföljden för i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen angivna föreseelser mot förbud att parkera från dagsböter till penningböter.

*Föreningen Sveriges stadsfiskaler* förordar en tillämpning av den nya lagen på föreskrifterna i såväl 2 som 3 mom. i 49 § vägtrafikförordningen. Föreningen anför härom.

Fordon får enligt 49 § 1 mom. vägtrafikförordningen icke på väg stannas eller uppställas på sådan plats eller sådant sätt att fara uppstår för person eller egendom eller trafiken onödigtvis hindras eller störes. Överträdelse av detta stadgande beivras — om jämväl övriga förutsättningar är uppfyllda — enligt lagen om straff för vissa trafikbrott såsom vårdslöshet eller hinder i trafik. Förbudet i 49 § 2 mom. mot stannande eller uppställning av fordon på motorväg, i skarp kurva, på backkrön, vid vägkorsning etc. avser uppenbarligen att förebygga farliga situationer. Ansvar för vårdslöshet i trafik kan emellertid utkrävas icke blott då skada eller konkret fara därför vållats utan jämväl då endast s. k. abstrakt fara förelegat. Exemplifieringen av faresituationerna i 49 § 2 mom. synes därför, bortsett från pedagogiska och liknande synpunkter, sakna annan självständig betydelse än att medge beivrande utan hinder av att bevisning om uppkommen fara ej förebringas. En olämplig uppställning av fordon torde i praktiken också synnerligen sällan beivras som vårdslöshet i trafik med mindre skada vållats eller fara härför faktiskt förelegat.

Nämnda föreseelsers farliga karaktär har föranlett lagstiftaren att belägga dem med dagsböter. Enligt vad föreningen inhämtat har åtminstone för Stockholms vidkommande emellertid utvecklingen gått därhän att såväl dagsböternas antal som belopp standardiserats så att man ej längre kan tala om en differentiering av påföljden. Den större eller mindre farligheten i varje enskild uppställning kommer ej till uttryck i polisrapporten och

följaktligen ej heller i straffmätningen. Orsakerna till denna utveckling kan väl vara flera. En torde emellertid vara att dagsbotspåföljden tett sig obillig och att man funnit ett fixerat bötesbelopp bättre svara mot situationens krav.

Utredningsmannens skäl att undantaga förseelser mot 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen från den föreslagna lagens tillämpningsområde är väl beaktansvärda. Mot bakgrunden av den utveckling, som ägt rum i rätts-tillämpningen, kan det emellertid ifrågasättas, om inte jämväl överträdelse av nämnda lagrum borde omfattas av förslaget. I huvudsak skulle ju därigenom inte åstadkommas annat än en kodifiering av inom lagens föreslagna tillämpningsområde rådande praxis. Det bör även uppmärksammas att en felparkerare enligt förslaget ej skall anses ha någon rätt att erhålla anmaning att betala parkeringsbot. Om skäl föreligger, kan han rapporteras till åtal i vanlig ordning. Allvarliga fall av ovarsam uppställning skulle vid en sådan ordning lämpligen beivras som vårdslöshet i trafik; mindre svårartade skulle i regel föranleda parkeringsbot.

Vad ovan sagts om utsträckning av lagens tillämpningsområde att avse förseelser mot 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen gäller i än högre grad överträdelse av bestämmelserna i 3 mom. i samma paragraf. Parkeringsförbuden i sistnämnda moment står överhuvud taget de lokala parkeringsföreskrifterna närmare och uppbäres i likhet med dem av framkomlighets-synpunkter. Det förenklade förfarandet bör därför enligt föreningens mening, oavsett hur man behandlar förbuden i 49 § 2 mom., komma till användning med avseende å dessa parkeringsförbud.

Föreningen anför, att det måhända kan invändas, att beivrande av förseelser mot 49 § vägtrafikförordningen i högre grad än vad fallet är vid överträdelse av lokala parkeringsföreskrifter förutsätter en bedömning från den rapporterandes sida; särskilt gäller detta brott mot förbuden i andra momentet. Det bör emellertid enligt föreningens mening beaktas att en sådan bedömning måste föregå en rapport om felparkering även enligt det nuvarande systemet och att några beaktansvärda olägenheter till följd av bristande omdöme hos trafikövervakarna icke torde ha gjort sig gällande. Övervakningen av parkeringsföreskrifternas efterlevnad kommer sannolikt att framdeles praktiskt taget helt åvila för ändamålet anställda särskilda trafikvakter i de städer lagen om parkeringsbot blir tillämplig. Det kan antagas att dessa befattningshavare kommer att besitta tillräcklig erfarenhet för att kunna åstadkomma en korrekt bedömning av förekommande parkeringssituationer. En förutsättning för tillämpning av lagen om parkeringsbot jämväl på föreskrifterna i 49 § 2 och 3 mom. vägtrafikförordningen är uppenbarligen att påföljden ändras till penningböter. När dagsbotts-systemet i realiteten i betydande utsträckning satts ur spel, bör detta också kunna ske.

Även *Stockholms rådhusrätt* anser skäl tala för att ersätta påföljden för överträdelse av åtminstone i vissa av de i 49 § 2 och 3 mom. upptagna förseelserna med penningböter. Rådhusrätten anför, att detta skulle möjliggöra ökad tillämpning av det förenklade förfarandet även beträffande förseelser mot sistnämnda två moment. Ändringen av straffpåföljd skulle för Stockholms del icke i och för sig medföra så stor förändring, eftersom ju



dagsbotssystemet beträffande dessa förseelser i det största antalet fall endast finns kvar på papperet. På grund av ett tämligen schematiskt utdömande av 6—8 dagsböter, jämkade till fem kronor, blir resultatet för den enskilde i de allra flesta fall detsamma som om penningböter utdömts. Det finns enligt rådhusrättens mening anledning antaga att jämkning sker även annorstädes än i Stockholm. Antalet förseelser mot ifrågavarande två moment ökar år från år och var i Stockholm år 1959 12 240. Frågan om ett förenklat förfarande även beträffande dessa förseelser måste alltså anses ha praktisk betydelse, och denna kommer säkerligen att än mer öka. Visserligen kan ifrågavarande förseelser vara av olika svårhetsgrad, men detta bör icke utgöra något vägande skäl mot ett förenklat system i dessa fall. Användandet av parkeringsbot skall ju icke vara obligatoriskt, och vederbörande polisman har ju alltid möjlighet att låta saken gå till åklagarmyndighet. Om någon av ifrågavarande förseelser anses vara av allvarligare beskaffenhet har väl också uppstått fara för person eller egendom eller också väsentligt hinder i trafik, och i så fall är ju 49 § 1 mom. tillämpligt. En svaghet vid utökningen blir emellertid att bedömningen av fallens svårhetsgrad överlämnas till mindre kvalificerad personal än för närvarande.

I stort samma synpunkter har kommit till uttryck från åklagarhåll i Stockholm.

*Trafikpolisintendenten i Stockholm* har ifrågasatt att låta parkeringsboten omfatta överträdelse av samtliga bestämmelser i 49 § vägtrafikförordningen.

Beträffande förslaget att fastställandet av parkeringsboten skall ankomma på länsstyrelsen anför *länsstyrelsen i Östergötlands län* att med hänsyn bl. a. till önskvärheten av att parkeringsförseelser inom olika delar av riket blir enhetligt bedömda parkeringsbotens belopp bör fastställas av riksåklagarämbetet eller annan central myndighet. Länsstyrelsen anser tillräckliga skäl ej heller föreligga för att — såsom utredningsmannen föreslagit — föreskriva årlig omprövning av beloppen för parkeringsbot. Även om beloppen fastställes tills vidare är det ju möjligt ändra beloppen allteftersom omständigheterna kräver. Även *hovrätten över Skåne och Blekinge* ifrågasätter om det kan anses behövt att länsstyrelsen skall fastställa parkeringsbot varje år. Beslutet synes icke behöva omprövas så ofta utan torde kunna gälla tills vidare, till dess skäl till ändring uppkommer. *Statsåklagaren i Malmö* yttrar, att länsstyrelserna ej har någon erfarenhet av praxis vid utmätandet av straff för ifrågavarande förseelser. Då parkeringsbotens belopp bör stå i viss relation till de bötesbelopp, som utdömes genom strafföreläggande, synes det ändamålsenligare, om parkeringsbotens belopp finge fastställas av vederbörande statsåklagare. *Stockholms rådhusrätt* anser, att förfarandet vid fastställandet av boten är väl omständligt. Då det knappast finns några starkare skäl att ha några differenser mellan olika orter, bör det övervägas, om icke beloppen kan fast-

ställas i en särskild tillämpningskungörelse. Om de bestämmes centralt, blir det ju lättare för den enskilde polismannen att tillämpa dem, vilket kommer att få särskild betydelse efter ett eventuellt förståtligande av polisväsendet med åtföljande livligare personalförflyttningar. Förslagsvis kan parkeringsboten för förseelse mot lokal parkeringsföreskrift fixeras till 25 kronor för hela riket. Beloppen kan justeras vid behov. Om ytterligare differentiering av någon anledning skulle önskas, kan ju det vanliga straffrättsliga förfarandet tillgripas.

*Hovrätten för Västra Sverige* hävdar i detta sammanhang att icke bara polismyndigheten — såsom utredningsmannen föreslagit — utan även åklagarmyndigheten bör höras, innan boten fastställs. Åt samma uppfattning har *Göteborgs rådhusrätt* och *statsåklagaren i Göteborg* givit uttryck. *Stadskollegiet i Stockholm*, som anser att parkeringsboten bör tillfalla staden, hävdar att jämväl staden bör förbehållas rätt att yttra sig över avgiftsbeloppens storlek. *Gatunämnden i Malmö* har förklarat sig utgå ifrån, att länsstyrelsen före fastställelsen samråder med berörda lokala myndigheter.

Beträffande förslaget att parkeringsboten skall fastställas olika för skilda grupper av parkeringsförseelser yttrar *hovrätten för Västra Sverige* att i och för sig en differentiering kan sägas vara motiverad med hänsyn till skiljaktigheterna i svårhetsgrad mellan de olika grupperna. Variationerna är dock i stort sett icke särskilt markanta, varför det knappast föreligger något påtagligt behov av en differentiering. I varje fall synes det vara önskvärt med så få olika botbelopp som möjligt för att icke arbetet skall bli onödigt komplicerat för dem som har att handskas med anmärkningsblocken. Enligt den mening *statsåklagaren i Göteborg* företräder bör någon differentiering av parkeringsbotens storlek efter förseelsens art icke ske, varför orden »för olika slag av parkeringsförseelser» bör utgå ur lagförslaget (2 §). Visserligen kan i och för sig de olika förseelserna mot de lokala parkeringsföreskrifterna rent teoretiskt ha olika straffvärde, men nyttan av differentierade botbelopp synes icke stå i rimlig proportion till nackdelen av att polismän och trafikvakter skall nödgas arbeta med flera olika block av parkeringsanmärkningar å varierande belopp. De fel, som man måste räkna med komma att begås, skulle säkerligen vålla sådan irritation hos allmänheten, att förtroendet för parkeringsbot-systemet kunde komma att rubbas. I yttrandet framhålles i detta sammanhang den brist på differentiering av olika slag av trafikförseelser, som i allmänhet vidlåder rättstillämpningen. Alla skäl talar därför för att parkeringsboten skall utgå med samma belopp vid alla förseelser, där den kan tillämpas. Skulle av någon anledning i enstaka fall en förseelse böra anses särskilt kvalificerad, finns alltid möjligheten att i stället för parkeringsanmärkning låta saken gå till åtal eller strafföreläggande. *Stadskollegiet i Göteborg* anser det lämpligt, att länsstyrelsen får möjlighet att pröva sig fram och vid det årliga fastställandet av storleken av parkeringsbot får tillfälle att fastställa varierande belopp eller enhetlig parkeringsbot.

Den av utredningsmannen föreslagna blanketten till parkeringsanmärkning har föranlett uttalanden i flera remissyttranden. Svea hovrätt anser blanketten lämplig. En positiv inställning till förslaget i denna del redovisas även i det yttrande, som avgivits av hovrätten över Skåne och Blekinge. Föreningen Sveriges stadsfiskaler ger uttryck för uppfattningen att blanketten i och för sig är klart och enkelt utformad men hävdar att densamma behöver kompletteras. Föreningen anför, att kopian av parkeringsanmärkningen tänkes skola insorteras i en kortlåda med datumregister. När talong till girokort inkommer från postgirokontoret, skall motsvarande anmärkningskopia uttagas ur kortlådan och förses med datum för betalningen. För att underlätta detta arbete bör inbetalningskortets mottagardel därför förses med särskild ruta att av trafikövervakaren ifyllas med datum för anmärkningen. Föreningen yttrar vidare, att överträdelse av stoppförbud bör kunna markeras särskilt i därtill avsedd ruta, när sådana förseelser är förhållandevis vanligt förekommande och den tid, som står till trafikvaktens förfogande för ifyllande av parkeringsanmärkningen i dessa fall, av naturliga skäl är mycket knapp. Vissa parkeringsförseelser låter sig ej lätteligen markeras på blanketten. Det vore enligt föreningens mening därför önskvärt om utrymmet för förseelsens precisering i dessa fall kunde göras större. Föreningen anför slutligen.

Jämlikt 3 § i lagförslaget skall betalning, som äger rum efter det straffföreläggande meddelats eller åtal väckts, vara utan verkan. Pengarna skall således återbetalas. På girokortets mottagardel behöver emellertid enligt förslaget avsändarens namn ej vara angivet. Vål kan den, mot vilken förfarande inletts, ofta antagas vara identisk med betalningsavsändaren men detta behöver ingalunda alltid vara fallet.

Statsåklagaren i Göteborg yttrar, att å blanketten bör anges möjligheten att göra inbetalning av parkeringsboten jämväl å parkeringskontoret. I yttrandet riktas även den anmärkningen mot blanketten att den med hänsyn till papperets tjocklek är mindre ändamålsenlig att använda vid skrivande av genomslagskopia. De två anmärkningsdelarna bör lämpligen vara utförda av tunnare papper än inbetalningskortet. Polisverksamhetsutredningen framhåller nödvändigheten av att blanketten till parkeringsanmärkning tillverkas av sådant material, att den i möjligaste mån kan användas även vid sämre väderlek. Eventuellt borde även övervägas att utfärda anvisningar om hur blanketten bör placeras på en felparkerad bil.

Gatunämnden i Malmö anför, att med hänsyn till att blanketten bör kunna anpassas exempelvis till lokalt tillämpade hålkortsrutiner, fastställelsen bör inskränkas till innehållet, så att kommunerna ges möjlighet att inom ramen för blankettens egenskap av giroinbetalningskort göra den så användbar som möjligt för de speciella lokala behoven.

Det av utredningsmannen föreslagna systemet med s. k. svartlistning av fordon, som ett flertal gånger anträffats uppställda i strid mot lokala trafikföreskrifter, har framkallat stark kritik. Endast ett fåtal remiss-

instanser har tillstyrkt förslaget i denna del eller lämnat detsamma utan erinran. Det alldeles övervägande antalet remissinstanser har motsatt sig systemet med svartlistning.

Bland remissmyndigheter som tillstyrkt förslaget, må nämnas *landsfogden i Östergötlands län*, som anser systemet praktiskt. I yttrandet anföres att genom en smidig tillämpning av svartlistningssystemet detta icke torde komma att medföra några större besvärligheter för en ny ägare av en svartlistad bil. *Svea hovrätt* yttrar, att ehuru svartlistningen enligt hovrättens mening är ägnat att inge vissa betänkligheter, bl. a. ur praktisk synpunkt, detsamma med hänsyn till den allmänpreventiva effekten av anmälan till körkortsregistret synes svårligen kunna avvaras. Eftersom i åtskilliga fall parkeringsförseelser mindre är föranledda av nonchalans från den felandes sida än bristen på parkeringsplatser anser hovrätten det emellertid kunna ifrågasättas, om icke antalet felparkeringar, beträffande vilka parkeringsbot må användas, bör sättas relativt högt, exempelvis till tio. De s. k. svarta listorna skulle i så fall säkerligen bli avsevärt mindre omfattande, varigenom polismännens och trafikövervakarnas arbete skulle betydligt underlättas.

En tveksam inställning till förslaget om svartlistning kommer till synes i de yttranden, som avgivits av bl. a. *statens trafiksäkerhetsråd*, *polisverksamhetsutredningen* och *Svenska polisförbundet*. *Polisverksamhetsutredningen* anför, att en effektiv svartlistning kräver stor arbetsinsats, omfattande registerkontroll, med korta mellanrum återkommande tryckning och distribution av listor, icke sällan tidskrävande utredning för identifiering av förare m. m. Kontrollen över de notoriska felparkerarna synes enligt utredningens mening kunna upprätthållas på annat sätt, exempelvis genom skärpt uppmärksamhet från polisens sida i fråga om bilar, som ofta anträffas felparkerade. I mera flagranta fall torde körkortsmyndigheten kunna underrättas.

Av det stora antal remissinstanser, som avstyrkt systemet med svartlistning, yttrar *1951 års rättegångskommitté* att det framgår av de av utredningsmannen angivna siffrorna för Stockholm att listorna skulle bli mycket omfattande. Kommittén påpekar, att listorna skulle komma att få omfatta icke endast i Stockholm registrerade fordon utan även fordon från andra län. Det måste även komma att möta svårigheter att kontinuerligt hålla listorna aktuella; täta tillägg och ändringar måste även föranledas av att svartlistningen självfallet endast kan avse förseelser under viss tidsperiod. I det praktiska arbetet på gatan måste listorna — som måste granskas av polismannen vid varje förseelse — bli svåra att hantera och avsevärt försvåra arbetet; fel skulle troligen också bli vanliga. *Poliskammaren i Malmö* anför, att det besvär, som är förenat med den föreslagna svartlistningen, icke står i rimlig proportion till värdet av en skärpt reaktion mot några få felparkerare. Poliskammaren framhåller, att polisen även utan hjälp av svartlistningen har goda möjligheter att komma till rätta med notoriska felparkerare. Detta kan exempelvis ske genom att man skärper sin uppmärk-

samhet på sådana förare och ofta beivrar deras överträdelse eller att man närmare utreder de parkeringsförseelser, som begåtts, och rapporterar dessa till körkortsmyndigheten för den åtgärd i körkortshänseende, vartill myndigheten kan finna anledning. *Hovrätten över Skåne och Blekinge* understryker, att syftet med reformen är att möjliggöra en överflyttning av personal från parkeringsövervakning till försummade områden av polisverksamheten, särskilt det brottsförebyggande arbetet, och att i övrigt skapa förutsättningar för ett snabbare ingripande mot allvarligare brott. Personalen bör då icke få kvarhållas inom parkeringsövervakningen för futila skärpningar av åtgärderna mot felparkerare, skärpningar som med all sannolikhet kommer att visa sig verkningslösa.

*Föreningen Sveriges stadsfiskaler* yttrar, att förfarandet med svartlistning synes tekniskt genomförbart men att det uppenbarligen är betungande. Svårigheterna att efter lång tid fastställa, vem som vid visst tillfälle burit ansvaret för en parkeringsförseelse, är så stora att efterforskningar på denna punkt sällan kan förväntas ge resultat. Utan felparkerarens erkännande torde det vara praktiskt taget ogörligt att utreda vem som begått förseelserna, och erfarenheterna av notoriska parkeringssyndare ger icke anledning till förhoppningar om deras medverkan därvid. Den preventiva effekt, vetskapen om risken för svartlistning med ty åtföljande körkortsanmärkning kan ha, kan till följd av systemets svagheter förväntas bli ringa. Systemet med svartlistning synes därför, om detsamma skall bli verksamt, såsom komplement kräva en legal presumtion av innebörd att förseelse antages vara begången av fordonets ägare såvitt han icke visar att så ej är fallet. En regel av denna begränsade räckvidd skulle sannolikt väsentligt underlätta utredningarna i parkeringsärenden. En sådan lösning bör emellertid enligt föreningens mening avvisas.

*Stadskollegiet i Stockholm* — som åberopat en av vederbörande borgarråd avgiven promemoria — anför under hänvisning till en av stadens rätts- och polisdirektion utförd undersökning angående betydelsen av svartlistningen bl. a. följande.

Genom den av rätts- och polisdirektionen utförda undersökningen har det statistiskt kunnat beläsa, att man genom svartlistningen icke uppnår det avsedda syftet att näpsa de personer, som göra sig skyldiga till ett större antal parkeringsförseelser. Det visar sig, att under tolv månadersperioden 15 maj 1959—15 maj 1960 hade 98,4 procent av felparkerarna mindre än fem felparkeringar. För de återstående (3 188) felparkerarna svarade 378 personer. 94 av dessa mångfelparkerare hade bytt bil så ofta, att de ej skulle ha fått fem parkeringsanmärkningar med någon bil, trots att de som felparkerare var och en gjort sig skyldig till minst sex felparkeringar. 589 bilnummer hade inte fått fem parkeringsanmärkningar, trots att deras förare fått detta antal anmärkningar.

För att utredningsmannens förslag om svartlistning skall fungera fordras, att trafikövervakarna ständigt skulle ha tillgång till förteckningar, systematiserade efter nummer och modell, över alla bilar, som fått fem anmärkningar. För att kunna upprätta dessa listor skulle erfordras ett omfattande arbete liksom för att ständigt hålla dem aktuella. Om man utgår från en fortlöpande tolv månaderskarens, skulle man enligt rätts- och polisdirek-

tionens utredning erhålla en lista på mellan 400 och 500 bilnummer men ändå undgå nära 600 nummer, som representera mångfelparkerare.

Likaledes innebär förslaget, att en köpare av en begagnad bil skulle löpa en risk att få en bil med många anmälningar eller en svartlistad bil. Detta skulle i sin tur medföra ett merarbete genom en omfattande kontakt mellan bilköpare och myndigheter för kontroll härav. Det får även från rättssäkerhetssynpunkt anses otillfredsställande med denna form av straffbelastning vid köp av en vara.

Enligt stadskollegiets mening kan förslaget om svartlistning icke accepteras. Ett genomförande av denna del av utredningsmannens förslag skulle med all säkerhet högst avsevärt motverka syftet med omläggningen, nämligen att åstadkomma en förenkling av administrationen av dessa bagatellförseelser.

*Statsåklagaren i Stockholm* anför, att systemet med svartlistning kommer att bli omständligt och betungande även för trafikövervakarna, vilkas arbetskapacitet genom den kontrollslagning, förslaget förutsätter, torde komma att nedsättas. Ett sådant resultat är särskilt att beklaga, som ju en skärpning av parkeringsövervakningen väsentligen bygger på en effektivare arbetsinsats från övervakarnas sida. Möjligheterna att genom svartlistning åstadkomma vad därmed åsyftas, nämligen ett kraftigare ingripande vid iteration, torde även väsentligen försvåras därav, att det ofta ej är samma person som vid de olika tillfällena fört fordonet. *Statsåklagaren i Göteborg* anmärker, att arbetet med arkiveringen av parkeringsanmärkningar torde innebära en extra belastning för parkeringskontoret, som näppligen kan motsvara nyttan av en föreslagen svartlistning. Användningen av parkeringsbot kan ju för övrigt i praktiken begränsas därhän, att notoriska felparkerare, som även i storstäder måste bli relativt kända för polismän och trafikvakter, rapporteras till åtal i vanlig ordning. *Statsåklagaren i Malmö* uttalar, att svartlistningen är ägnad att skapa irritation mellan rättsvärdande myndigheter och allmänhet. *Poliskammaren i Stockholm* anför, att ett system med svartlistning icke under några förhållanden bör ifrågakomma. Ett sådant institut skulle icke blott förorsaka så mycket arbete att avsedda arbetsvinster i betydande grad skulle äventyras utan också ge anledning till konfliktsituationer mellan myndigheter och allmänhet, ägnade att undergräva tilliten till rättsmaskineriet. I många fall skulle den ifrågasatta svartlistningen helt slå slint på grund av bilägarbyten eller bortförklaringar vid efterhandsutredningen angående vem som vid visst tillfälle varit bilföraren.

*Rådhusrätten i Malmö* anför:

Det i och för sig naturliga önskemålet, att en genom upprepade förseelser dokumenterad nonchalans mot gällande bestämmelser bör föranleda en skärpt reaktion kan icke anses våga särskilt tungt i fråga om ordningsförseelser av detta slag, vilka icke avse fara eller hinder i trafiken. Med förslagets ståndpunkt att bilens förare i det särskilda fallet icke efterforskas och antecknas, möter det stora svårigheter — icke minst med hänsyn till att bilarna byta ägare — att tillförlitligt fastställa, om upprepad förseelse föreligger. Att motbevisa en bilägars påstående, att han icke handhaft bi-

len vid de tillfällen, då parkeringsbot förekommit, kan vålla ett utredningsarbete, som står i uppenbart missförhållande till frågans ringa vikt. I praktiken torde man i regel få godtaga bilägarens påstående, om han förnekar sin skuld till de tidigare förseelserna. Om iterationssynpunkten lämnas åsido vid utformandet av den ifrågavarande lagstiftningen, får denna en konsekventare och enklare utformning.

Även enligt vad *Motororganisationernas samarbetsdelegation* framhåller har ett system med svartlistning betänkliga svagheter. Det torde bl. a. uppstå svårigheter redan, när det gäller en stad vid bestämmandet av när den gräns uppnåtts, över vilken parkeringsbot ej får användas. Det är ingalunda säkert, att det är fråga om samma förare, som gjort sig skyldig till förseelserna, även om det rör sig om samma fordon. Vidare torde tidsintervallen mellan de olika förseelserna ofta bli betydande med därav följande svårigheter att fastställa vem som är ansvarig för förseelsen. Utredningsmannen framhåller visserligen att en felparkerare icke skall ha rätt att kräva, att hans förseelse skall sonas genom parkeringsbot. Men sedan parkeringsbot införts, torde det för den enskilde vara svårt att acceptera annan påföljd, därest hans gärning objektivt sett uppfyller kraven för parkeringsbot. Dessutom kan det tänkas att en och samma förare gör sig skyldig till parkeringsförseelser på olika orter, där parkeringsbot tillämpas. I ett sådant fall torde avsevärda svårigheter uppstå vid beräkandet av den tillåtna gränsen.

Bland övriga remissinstanser, som intagit en mer eller mindre negativ ståndpunkt till förslaget om svartlistning, må nämnas *hovrätten för Västra Sverige, överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Östergötlands län, länsstyrelsen i Malmöhus län, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, trafikpolisintendenten i Stockholm, polisenämnden i Göteborg och en ledamot i Göteborgs rådhusrätt.*

Vad utredningsmannen anfört om de organisatoriska konsekvenserna av den föreslagna reformen har i allmänhet ej föranlett några uttalanden. *Föreningen Sveriges stadsfiskaler* anför emellertid, att frågan om inrättande av parkeringskontor och dithörande organisatoriska frågor självfallet måste bli föremål för övervägande av vederbörande myndigheter och organisationer. I yttrandet påpekas i detta sammanhang ett skäl till att polisman knytes till parkeringskontoret, nämligen för prövning av frågor om rapporteftergift. Det kan antagas att åtskilliga förare, som önskar göra invändning mot erhållen anmärkning, kommer att vända sig till parkeringskontoret med sina synpunkter. Möjligheten för en felande att erhålla rapporteftergift för obetydlig och klart ursäktlig förseelse på sätt f. n. kan ske vid inställelse på polisstationerna beröres icke i och för sig av förslaget och det förefaller opraktiskt att behöva hänvisa föraren från parkeringskontoret till vederbörande polisvaktkontor för prövning av frågan.

Utredningsmannens uppfattning att alla anteckningar i körkortsregistret rörande förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter icke bör slopas har mött gensaga i ett mycket stort antal yttranden. I vissa yttranden påfordras, att anteckning i körkortsregistret icke skall ske av överträdelser av *lokala* parkeringsförseelser över huvud taget. Några remissinstanser vill gå längre och helt slopa anteckning i körkortsregistret av parkeringsförseelser, vare sig dessa innebär överträdelse av lokala trafikföreskrifter eller av vägtrafikförordningens parkeringsbestämmelser.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* hör till de remissinstanser, som menar att anteckningar i körkortsregistret om överträdelser av lokala parkeringsförseelser helt bör avskaffas, och har i sitt yttrande utförligt motiverat denna ståndpunkt. Efter att ha upplyst att länsstyrelsen i Östergötlands län i framställning till Kungl. Maj:t den 26 februari 1959 hemställt om sådan ändring av 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen, att däri intages föreskrift om att överträdelse av lokal parkeringsföreskrift ej skall anmälas till körkortsregistret — en framställning, som redovisats även av utredningsmannen i dennes promemoria (s. 81) — anför hovrätten bl. a. följande.

Utredningsmannen har icke velat ansluta sig till länsstyrelsens förslag. Han anför att det utan tvivel förhåller sig så, att för många bilförare risken att bli bötfälld icke i och för sig innebär något starkare avhållande moment mot felparkering, men att däremot den bland bilförarna spridda kunskapen om risken för körkortsåterkallelse som påföljd för upprepade parkeringsförseelser torde ha en avsevärd allmänpreventiv verkan.

Man måste ställa sig ganska tvivlande till att det verkligen förhåller sig så som utredningsmannen anför. Påståendet motsäges av den statistiska utredning, som utredningsmannen själv förebringar (s. 18—20). Detta siffermaterial är visserligen ganska ofullständigt; för ett säkert bedömande hade krävts en grundligare statistisk och sociologisk undersökning. Men det är det enda material som nu finns tillgängligt.

Om utredningsmannens påstående vore riktigt, skulle man kunna vänta sig att det enligt statistiken vore jämförelsevis vanligt att bilförare gjorde sig skyldiga till flera förseelser mot parkeringsföreskrifterna men att kurvan över antalet förseelser skulle sjunka mycket starkt, då den närmade sig den gräns där risken för körkortsindragning blir överhängande. Man skulle även vänta sig att finna att antalet parkeringsförseelser vore stort i förhållande till hela antalet parkerade bilar. Så ser siffermaterialet inte alls ut. Av dem som har fått strafföreläggande i Stockholm under den beskrivna åtta-månadsperioden har 85 procent begått endast en förseelse och tillhoppa 96 procent en eller två förseelser. Om man jämför denna uppgift med vad som upplyses om överståthållarämbetets praxis (s. 81), står det klart att siffermaterialet icke ger stöd för att det i främsta rummet är körkortsåterkallelserna som upprätthåller respekten för parkeringsföreskrifterna; den avhållande effekten synes företrädesvis följa av bötesstraffet. Visserligen faller kurvan vid gränsen för de vanliga körkortsingripandena, tio förseelser, men det rör sig om så små tal att man icke kan dra några säkra slutsatser därav. Över huvud taget har endast en mycket liten grupp gjort sig skyldig till flera förseelser. Utan en grundligare undersökning av denna grupp är det svårt att bedöma, hur den är sammansatt och vilka faktorer som inverkar. I den mån det i denna grupp finns personer som kan sägas



sakna förutsättningar för att rätta sig efter trafikföreskrifter, har man också att räkna med att de ej heller påverkas av körkortsindragning.

Kvar står sådana som väl har viljan att rätta sig efter parkeringsföreskrifter men av olika skäl misslyckas därmed. Av den särskilda klientelundersökningen framgår att personer med egen rörelse och försäljare, särskilt bilförsäljare, råkar ut för många parkeringsanmärkningar. Denna upplysning innebär dock endast att dylika personer på grund av sitt yrkesarbete och förhållandena i Stockholm löper större risk än andra att bli antecknade. Om så är förhållandet torde alltså för deras del lösningen böra sökas på praktisk väg och icke genom hot om körkortsindragning.

Hovrätten framhåller vidare att parkeringsanmärkningarna visserligen är många, särskilt i Stockholm. Men om man ställer antalet felparkerade fordon i relation till hela antalet fordon som dagligen parkeras på områden med starkt begränsade parkeringsmöjligheter, torde man finna att det övervägande flertalet bilförare i all rimlig utsträckning följer föreskrifterna.

Enligt hovrättens mening kan man anta att tron på körkortsåterkallelserna som ett nödvändigt och verksamt medel för att upprätthålla parkeringsförbuden är överdriven. Man kan i stället utgå från att respekten för parkeringsföreskrifterna därförutan är tillfredsställande. Flertalet bilförare i Stockholm råkar trots detta ut för felparkeringar på grund av de kaotiska förhållandena där. De abnormt höga talen för parkeringsanmärkningar i Stockholm, jämförda med de godartade återfallssiffrorna, tyder på att så är förhållandet. De manar väl till besinning, men de bevisar icke att det behövs strängare åtgärder mot felparkerare.

Enligt hovrättens mening bör man alltså utan olägenhet kunna avskaffa anteckningar om överträdelse av lokala parkeringsföreskrifter i körkortsregistret och därigenom skapa förutsättningar för att genomföra utredningsmannens förslag beträffande parkeringsanmärkning och parkeringsbot. Behovet av rationalisering talar med styrka för att så sker. En bestämd förutsättning för att förslaget skall kunna tillstyrkas är emellertid även att möjligheterna till rationalisering verkligen blir strängt utnyttjade. Det bör tillses att personalvinsterna icke förskingras på onödigt registrerande.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* anför — under hänvisning till att enligt utredningsmannens förslag parkeringsbot ej skall anmälas till körkortsregistret, medan dylika anmälningar åtminstone tills vidare skall göras beträffande de parkeringsförseelser, vilka gå till strafföreläggande eller åtal — att då det ofta torde bero på tillfälligheter, huruvida en parkeringsförseelse föranleder parkeringsbot eller strafföreläggande respektive åtal, en dylik skillnad beträffande registreringen av parkeringsförseelser ej synes motiverad. Resultatet skulle t. ex. bli att parkeringsförseelser i storstäderna ofta ej skulle antecknas i körkortsregistret, när parkeringsbotssystemet huvudsakligen torde komma att användas därstädes, medan dylika förseelser å andra orter ofta skulle antecknas i körkortsregistret, trots att olägenheterna av parkeringsförseelserna som regel är störst just i storstäderna. Om det i något fall är diskutabelt, huruvida parkeringsförseelse föreligger och strafföreläggande och ej parkeringsbot därför kommer till användning, skulle

förseelsen komma att antecknas i körkortsregistret till skillnad mot klara förseelser, som föranleder parkeringsbot. Att låta anteckningar i körkortsregistret bero på dylika tillfälligheter synes ej böra komma i fråga. Parkeringsbotssystemet bör därför enligt länsstyrelsens mening ej införas med mindre att man dessförinnan eller samtidigt i sin helhet upphäver föreskrifterna att förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter skall intagas i körkortsregistren. *Stockholms rådhusrätt* anför, att det måste anses oförenligt med allmänt vedertagna principer att den, som erkänner genom att betala parkeringsbot, slipper anteckning i körkortsregistret, medan den, som låter saken gå till strafföreläggande eller dom, löper risken att bli icke endast bötfälld utan även belastad med en anteckning i körkortsregistret. Detta förhållande måste av den enskilde uppfattas som innebärande ett tvång att erkänna genom att betala boten.

Rådhusrätten anför vidare:

Den senare invändningen faller emellertid bort om ifrågavarande parkeringsförseelser icke längre behöva antecknas i körkortsregistret. Kunnas då dessa anteckningar utgå ur körkortsregistret? Några förhöjda straff för återfall utdömas — i varje fall i Stockholm — icke längre. Vid sådant förhållande torde kunna hävdas att anteckningarna icke äro behövlige ur domstolssynpunkt. För körkortsmyndigheten ha anteckningarna betydelse som underlag för beslut om varning eller återkallelse av körkort på grund av parkeringsförseelser. Sådana beslut äro emellertid relativt fåtaliga. De måste likväl anses ha en viss återhållande effekt på felparkerare. Om anteckning av parkeringsförseelser i körkortsregistret icke vidare sker kan övervägas att införa möjlighet för åklagaren att, om han finner skäl därtill, hos körkortsmyndigheten göra framställning om varning eller återkallelse.

Därest ifrågavarande anteckningsskyldighet slopas, vilka möjligheter finnas då att komma åt de vanemässiga parkeringssyndarna? Vid det av utredningsmannen föreslagna systemet med svartlistning av fordon torde i många fall sådana möjligheter finnas. Men detta system blir omständligt och det är behäftat med flera olägenheter. Frågan är därför om det icke kan vara tillräckligt att överlåta åt polis- och trafikvaktspersonalen att till vanligt straffprocessuellt förfarande rapportera upptäckta fall av vanemässigt felparkerande. Den misstänkte bör då underkastas polisförhör för att det om möjligt skall kunna konstateras i vilken utsträckning han tidigare gjort sig skyldig till felparkeringar. Om vederbörande finnes ha felparkerat vanemässigt eller omständigheterna eljest äro försvårande, kan han dömas till relativt höga böter. Och man kan ha kvar möjligheten att anteckna sådana förseelser i körkortsregistret. Detta skulle kunna ske i den formen att i 80 § 2 mom. vägtrafikkungörelsen insättes ett stadgande av innehåll att ifrågavarande uppgiftsskyldighet avser förseelse mot lokal parkeringsföreskrift endast i den mån förseelsen eller förseelserna funnits förskylla minst 100 kronor i böter.

Då förseelserna i dessa fall äro grövre än i normalfallen, synas betänkligheter icke möta mot att de antecknas i körkortsregistret. Däremot tala starka skäl för att normalfallen icke vidare antecknas i registret.

Ett sådant system som nu angivits torde — särskilt som felparkerarna löpa relativt stor upptäcktsrisk — kunna antagas få en tillräckligt återhållande effekt.

Rådhusrätten tillägger avslutningsvis, att systemet bör kompletteras med en i lag närmare gjord reglering av rätten att bortföra felparkerade fordon.

1951 års rättegångskommitté framhåller, att ett bibehållande av anmälningsskyldigheten skulle leda till opåkallade olikheter såtillvida, att för orter, där det föreslagna systemet med parkeringsbot genomföres, anmälan skulle ske först efter fem eller sex förseelser, medan för andra orter redan en enstaka förseelse skulle föranleda anteckning i körkortsregistret. En dylik ordning kan icke godtagas. Enligt kommitténs mening bör således ifrågavarande anmälningsskyldighet till körkortsregistret helt upphävas. Om så sker, blir det föreslagna systemet för svartlistning av fordon väsentligen utan betydelse och bör icke genomföras. *Motororganisationernas samarbetsdelegation* betecknar det som en direkt orättvisa att anteckning icke skall ske i de fall, då parkeringsbot tillämpas men att sådan anteckning skall ske, när det gäller parkeringsförseelser, som gått till strafföreläggande eller åtal. Sålunda skulle avgörande för anteckning i körkortsregistret vara om förseelsen begåtts i stad, där parkeringsbot införts eller utanför denna. Olägenheten härav synes betydande, enär utredningsmannen samtidigt förordat att man fortfarande skall fästa vikt vid parkeringsförseelserna, när fråga är om körkortsåterkallelse. Det är lämpligast att parkeringsförseelser, där parkeringsbot tillämpas, ej antecknas i körkortsregistret men ej heller analoga parkeringsförseelser även om påföljden, av den anledning att parkeringsbot ej införts, blivit strafföreläggande eller åtal. Härigenom skulle alla fordonsförare få samma behandling.

*Statens trafiksäkerhetsråd* yttrar:

Om vederbörande polisman eller trafikvakt är tveksam, huruvida en förseelse är av den art, att parkeringsbot kan användas, bör enligt utredningsmannens förslag det nuvarande förfarandet väljas, som alltså resulterar i strafföreläggande eller åtal. Det blir då den enskilde polismannen eller trafikvakten, som i realiteten kommer att avgöra, huruvida förseelsen skall medföra anteckning i körkortsregister eller icke. Den fråga, som sålunda lägges i handen på ofta ganska okvalificerad personal, kan i det särskilda fallet vara mycket svårbedömd, men avgörandet kan vara av stor betydelse för fordonsföraren.

Nu nämnda konsekvenser kunna naturligtvis i viss utsträckning undvikas genom en lämplig utformning av anvisningarna för det nya förfarandet och genom att förfarandet göres tillämpligt i ett större antal orter än enbart i de tre största städerna.

Därest parkeringsförseelser i andra fall än där parkeringsbot använts, anses böra antecknas i körkortsregister, måste riktlinjer utfärdas för återkallelse av körkort på grund av sådana förseelser. Det torde icke vara tillfredsställande, att upprepade förseelser i t. ex. Hälsingborg skola föranleda återkallelse (eller varning), medan samma förseelser i Stockholm icke föranleda någon sådan åtgärd.

Rådet anser med hänsyn till det anförda, att förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter aldrig skall antecknas i körkortsregistret, alltså ej heller då förfarande med strafföreläggande eller åtal kommit till användning.

*Polisverksamhetsutredningen* påpekar, att felparkerare som av en eller

annan anledning godkänt strafföreläggande eller dömts till böter kan i iterationshänseende komma i ett sämre läge än om han erlagt parkeringsbot. Detta förhållande skulle av allmänheten kunna uppfattas som en påtryckning att erlagga sådan bot. Som det dessutom enligt utredningens uppfattning torde sakna större betydelse i körkortshänseende att anteckning i körkortsregister om förseelse mot lokal parkeringsföreskrift göres föreslår utredningen att föreskriften om sådan anteckning upphäves. En liknande tankegång kommer till uttryck i det yttrande, som avgivits av *Svea hovrätt*. Hovrätten anmärker, att det kan uppkomma fall, där vederbörande anser en gjord parkeringsanmärkning oriktig men likväl betalar den angivna parkeringsboten för att vara säker på att undgå anmälan till körkortsregistret. Systemet kan i sådana fall komma att verka som påtryckningsmedel. För att motverka uppkomsten av dylika situationer bör polismän och trafikövervakare erhålla noggranna instruktioner att tillämpa systemet med parkeringsbot endast i klara fall. *Hovrätten för Västra Sverige* anför, att den som anser sig ha skäl att få en påstådd felparkering underställd åklagares eller domstols prövning kan måhända känna sig obenägen därtill endast på grund av risken att få en prick i registret, som han undgår om han i stället betalar parkeringsboten. Möjligen kan också sägas att det från den sociala rättvisans synpunkt är mindre tilltalande att den som av ekonomiska skäl icke förmår betala boten blir antecknad i registret, medan en felparkerare som har det bättre ställt slipper att skylta där. — Rent allmänt tillfogar hovrätten att tendensen numera är att såvitt möjligt begränsa brottsregistreringen och att sloandet av ifrågakommande registrering synes vara ett steg i rätt riktning.

Hovrätten, som sammankopplat frågan om anteckning av parkeringsförseelser i körkortsregistret med det förut berörda spörsmålet om svartlistning, anför härom närmare:

Godtages hovrättens utgångspunkt i fråga om registreringen kommer ett system med svartlistning icke att fylla någon annan uppgift än att möjliggöra att de som begå upprepade parkeringsförseelser erhålla kännbarare bötesstraff. Vid sådant förhållande anser hovrätten att någon svartlistning icke bör ifrågakomma, då nyttan därav ej skulle stå i rimlig proportion till nackdelarna. Bortsett från de svagheter med ett svartlistningssystem som påpekats i promemorian, skulle vederbörande myndighet komma att betungas med att ständigt förse trafikvakter och polismän med nya — justerade och kompletterade — listor. Man kan kanske i stället förutsätta att de notoriska felparkerarna snart nog göra sig så kända hos trafikvakter och poliser att dessa även utan hjälp av några listor kunna tillgripa förfarandet med rapportering för strafföreläggande i ändamål att åvägabringa högre bötesstraff.

*Föreningen Sveriges stadsfiskaler* betecknar det som en egendomlig konsekvens av förslaget att tveksamma fall, som efter domstols prövning leder till fällande dom, föranleder anteckning i körkortsregistret, medan flagranta förseelser helt visst ofta bringas ur världen genom erläggande av parkeringsbot och således undgår denna påföljd. *Statsåklagaren i Stockholm* anför, att

det kan synas, som om ett slopande av såväl körkortsprickningen som iterationsstraffet vid parkeringsföreseelser skulle innebära en väsentlig nedsättning av effektiviteten vid ingripande mot dessa föreseelser. Denna synpunkt kan måhända ej fränkännas allt berättigande, men betydelsen därav får å andra sidan icke överdrivas. Det torde sålunda icke utan fog kunna göras gällande, att värdet av åtminstone körkortsprickningen såsom medel att komma till rätta med överträdelser av parkeringsbestämmelserna är synnerligen begränsat. I förhållande till antalet personer, som ådömes ansvar för olaga parkering, är sålunda antalet fall, där parkeringsföreseelser föranleder åtgärd i körkortshänseende, synnerligen ringa. För ett effektivt ingripande mot olaga parkering är uppenbarligen skärpningen av parkeringsövervakningen genom insättande av större personella resurser av väsentligt större betydelse än såväl körkortsprickning som iteration. I yttrandet framhålls vidare, att även om den nuvarande anmälningsskyldigheten till körkortsregistret skulle slopas, detta ej behöver innebära, att den myndighet, som beslutar i körkortsärenden, skulle berövas alla möjligheter av att er hålla upplysningar om återfall i parkeringsföreseelser, då dessa kan vara av betydelse i körkortshänseende. Sålunda torde exempelvis åklagarmyndigheten i Stockholm under vissa förutsättningar kunna åtaga sig underrätta vederbörande körkortsmyndigheter om åtminstone vissa flagranta fall av återfall i parkeringsföreseelser. *Statsåklagaren i Göteborg* anser det med skäl kunna antagas, att de bilförare, som i extremt stor omfattning åsidosätter de lokala parkeringsföreskrifterna, jämväl i övrigt bryter mot trafiklagstiftningen i olika hänseenden och därigenom riskerar att få sina körkort återkallade för svårare trafikbrott än felparkeringar.

*Statsåklagaren i Malmö* anmärker, att parkeringsföreseelserna f. n. registreras dubbelt, först hos polisen och sedan hos länsstyrelserna. Det bör rimligen räcka med att föreseelserna registreras på ett ställe. Då parkeringsföreseelser i allmänhet begås å hemorten, ligger det närmast till hands att registreringen sker hos polisen. I den mån polismyndigheterna ej har lämpliga register, bör sådana inrättas. Polismyndighet bör — enligt vad i yttrandet framhålls — åläggas att till körkortsmyndighet rapportera, då bilförare för 5:e, 10:e, 15:e o. s. v. gången dömts för parkeringsföreseelse.

Bland övriga remissinstanser, som anser att överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter icke bör antecknas i körkortsregistret, må nämnas *polis-kammaren i Stockholm*, *länsstyrelsen i Malmöhus län*, *landsfogden i samma län*, *länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län*, *Göteborgs rådhusrätt*, *polis-nämnden i Göteborg* samt *rådhusrätten* och *poliskammaren i Malmö*.

*Överståthållarämbetet* hör till de remissinstanser, som förordar att slopandet av registreringen av föreseelser mot lokala parkeringsföreskrifter bör leda till att registreringen av parkeringsföreseelser upphör över hela linjen. Ämbetet anför, att beträffande de större städer, för vilka systemet med parkeringsbot främst är avsett, någon skarp gräns med avseende å trafikfarlighet icke kan dragas mellan föreseelser mot 49 § 2 och 3 momenten vägtrafikförordningen och föreseelser mot lokala trafikföreskrifter; från föreseelser mot

49 § 1 mom. vägtrafikförordningen, som straffas enligt trafikbrottslagen, bortser ämbetet. För dessa städers vidkommande är parkeringsförseelsernas menliga inverkan på framkomligheten av trafiken lika stor vare sig de gäller den ena eller andra författningen. Ämbetet har icke heller vid sin handläggning av ärenden rörande körkortsåterkallelser på grund av upprepade parkeringsförseelser gjort någon skillnad på förseelser mot vägtrafikförordningen och de lokala trafikföreskrifterna. Förseelserna mot vägtrafikförordningen utgör för övrigt endast en ringa del av samtliga parkeringsförseelser och de synes minska i förhållande till förseelserna mot de lokala föreskrifterna. Det synes ämbetet därför icke tillräckligt motiverat att behålla registreringen i körkortsregistren av dylika förseelser mot vägtrafikförordningen, vilka ensamma icke ger någon tillnärmelsevis rättvisande bild av, huruvida körkortsinnehavaren i parkeringshänseende visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter bestämmelser i trafikens intresse på sådant sätt, som jämlikt 33 § 2 mom. 3. vägtrafikförordningen kan ge anledning till körkortsreaktion.

Liknande synpunkter har anförts av bl. a. *Föreningen Sveriges stadsfiskaler.*

Utredningsmannens uppfattning att några bestämmelser om ägaransvar vid felparkering icke bör införas har genomgående godtagits vid remissbehandlingen.

Beträffande den av utredningsmannen föreslagna hänvisningen i 20 kap. 6 § rättegångsbalken till lagen om parkeringsbot yttrar *hovrätten för Västra Sverige* att genom en sådan hänvisning det nya institutet på ett tillfredsställande sätt sidoställes med det närmast jämförbara institutet strafföreläggande och inordnas i åtalsreglerna. Enligt hovrättens mening vore det dock av olika skäl önskvärt att hänvisningen i rättegångsbalken utformades så att densamma icke hänförde sig enbart till denna mycket speciella grupp av ordningsförseelser utan komme att täcka även en eventuell framtida utvidgning av systemet till att avse också andra mindre trafikförseelser. En formulering såsom exempelvis »anmaning att erlægga för förseelse fastställd avgift» vore att föredraga.

Vad angår tillämpningsområdet för bestämmelserna om parkeringsbot yttrar *landsfogden i Östergötlands län* att han i likhet med utredningsmannen anser det tillrådligt, att innan ytterligare erfarenhet vunnits av det nya systemet detta inskränkes till storstäderna. *Svea hovrätt* anser däremot — av hänsyn till rättslikheten — att den föreslagna lagen bör komma till användning i ett så stort antal städer som möjligt. *Stockholms rådhusrätt* vänder sig bestämt mot tanken att det föreslagna förfarandet skulle bli tillämpligt endast i vissa städer. Skall ett förenklat förfarande införas, bör det bli tillämpligt i hela riket. Likartade förseelser bör medföra likartade påföljder, och en bilist i en småstad eller ett samhälle på lands-

bygden bör ha samma möjlighet som en storstadsbilist att få sina felparkeringar reglerade genom erläggande av en fixerad avgift. Det synes också i hög grad stridande mot principen om allas likhet inför lagen, att småstadsbilisten får sina parkeringsföreseelser antecknade i körkortsregistret, medan storstadsbilisten regelmässigt undgår detta. Det torde enligt rådhusrättens mening närmast ha varit praktiska synpunkter, som föranlett förslagets begränsning till städerna. Något hinder att utsträcka möjligheterna att tillämpa systemet till hela riket synes dock icke föreligga. — Även 1951 års rättegångskommitté förordar att den nya lagen — utan särskilda förordnanden av Konungen för vissa orter — blir tillämplig i hela riket, så att den kan användas på alla orter, för vilka lokala parkeringsföreskrifter gäller. Byggnadsstyrelsen erinrar om att vid de lagändringar, som skedde för att möjliggöra att särskilda trafikvakter inrättades — den personal som förutsattes till övervägande delen svara för parkeringsanmärkningarna enligt den nu föreslagna lagen — Kungl. Maj:t enligt det andra stycke som tillkom i 18 § polislagen finge för visst polisdistrikt medge, att särskilda med trafikövervakningen sammanhängande uppgifter av enklare beskaffenhet ombesörjdes i annan ordning. Detta innebär, att trafikvakter kan inrättas inom varje kommun i landet medan däremot parkeringsbotsförfarandet skulle begränsas till städerna. Den bristande överensstämmelsen kan måhända anses vara utan större betydelse, åtminstone f. n. Helt otänkbart är det väl emellertid inte, att för en tätortskommun som inte utgör stad det skulle kunna befinnas lämpligt att det enklare parkeringsbotsförfarandet finge tillämpas. Av denna anledning och för att få överensstämmelse mellan den nu föreslagna lagen och polislagen i nu berörda hänseende ifrågasätter styrelsen, att »viss stad» i den särskilda lagen ändras till »visst polisdistrikt».

Förslaget att parkeringsboten skall tillfalla kronan har i det alldeles övervägande antalet remissyttranden ej föranlett någon erinran. *Svea hovrätt* uttalar sig direkt för att så sker.

I några yttranden har emellertid förordats att boten tillfaller vederbörande kommun. *Statsåklagaren i Göteborg* ifrågasätter en sådan lösning. I yttrandet anföres att boten avser överträdelse av en lokal trafikföreskrift. De kommunala myndigheterna kan i högre grad känna sig intresserade av att verka för trafikens ordnande, om influtna medel tages i anspråk därför.

I det av *stadskollegiet i Stockholm* återopade yttrandet anföres:

Att böter för överträdelse av kommunala ordningsföreskrifter tillfalla kronan torde bland annat vara beroende av önskemålet om enhetlighet vid det straffrättsliga påföljdssystemets tillämpning samt böternas uppörd och redovisning. I fråga om parkeringsbot beröras icke domstolarna, och denna bot är icke någon straffrättslig påföljd, vilket kommer till synes i det faktum, att avgiftsbetalningen icke har anknytning till någon personidentifiering. Det uttalas vidare i utlåtandet, att den ifrågavarande reformen är specifik för landets allra största städer. Staden har tvingats vidtaga särskilda åtgärder och förorsakats stora kostnader härför för att kunna lösa kommunikationsproblemen. De medel, som inflyta i samband med en i förebyggande syfte anordnad övervakning av gatuparkeringen, böra rimligen tillfalla staden.

*Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* ger också uttryck åt uppfattningen att parkeringsboten bör tillfalla vederbörande kommun.

*Gatunämnden i Malmö* anser, att det vore mest naturligt, att boten tillfördes kommunen, som har att utan statsbidrag svara för ordnande av parkeringsplatser och andra för trafikens framkomlighet nödiga anordningar. Det vill också synas, som om kostnaden för tillsynen över efterlevnaden av föreskrifter om parkering o. dyl. i allt högre grad kommer att övervältras på kommunerna. Den ordinarie polisstyrkan visar sig nämligen ej kunna medhinna tillsynen, utan denna har börjat få övertagas av särskilda, helt kommunalanställda parkeringsvakter.

I en av *stadskollegiet i Göteborg* återopad promemoria anföres att stadens kostnader för övervakning av att de lokala trafikföreskrifterna efterlevs är högst avsevärda. Sedan trafikvaktkåren utökats, beräknas kostnaden under år 1961 för åklagarmyndighetens arbete med enbart parkeringsärenden jämte kostnaderna för trafikvaktkåren uppgå till ca 700 000 kr. I nämnda belopp ingår ej polisverkets utgifter för trafikövervakning eller rådhusrättsens och åklagarmyndighetens kostnader för handläggningen av mål beträffande grövre trafikförselser. Det synes vara en orimlig ordning att staden utan vederlag skall bära så betydande kostnader. De bör avlastas staden. Då lämpligheten av att böter helt eller delvis tillfaller kommun kan ifrågasättas, bör i stället statsbidrag utgå för täckning av stadens kostnader för beivrandet av förseelser mot de lokala trafikföreskrifterna. — Även *trafikpolisintendenten i Stockholm* är av den uppfattningen att förevarande spörsmål bör lösas genom särskilt statsbidrag i en eller annan form.

Till sist må nämnas att *stadskollegiet i Stockholm* understrukt angelägenheten av att den nya lagen träder i kraft redan den 1 januari 1961. I det av stadskollegiet återopade yttrandet betonas vidare nödvändigheten av att de administrativa spörsmålen får lösas under hänsynstagande till de lokala förhållandena och att de av Kungl. Maj:t utfärdade tillämpningsföreskrifterna icke skall förhindra vederbörande storstäder att lösa den organisatoriska delen av lagtillämpningen. I Stockholm torde exempelvis lämpligheten av att inrätta ett parkeringskontor anknutet till åklagarmyndigheten böra utredas.

### Departementschefen

Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår har i samband med den under det senaste decenniet fortskridande starka expansionen av bilismen antalet parkeringsförseelser avsevärt stigit. Belysande är att medan antalet rapporterade parkeringsförseelser i Stockholm år 1951 uppgick till 15 839, siffran 1959 utgjorde 102 645. Även om i de övriga storstäderna ökningen icke varit lika kraftig, utvisar siffrorna från dessa städer dock en markant ökning av antalet parkeringsöverträdelser.



Den utveckling, som sålunda ägt rum, har på sina håll självfallet medfört en stark belastning för de myndigheter, på vilka beivrandet av ifrågavarande slag av förseelser ankommer. Eftersom beivrandet till alldeles övervägande del sker med anlitan av institutet strafföreläggande är det framför allt polis- och åklagarmyndigheterna, som fått känning av det ökade trycket; domstolarna torde i detta sammanhang kunna lämnas åsido. Det är mot bakgrunden härav naturligt, att önskemål framkommit om förenkling av handläggningen av parkeringsöverträdelse. Genom en dylik förenkling skulle arbetslättnad åstadkommas för polis- och åklagarmyndigheter, så att dessa myndigheter mera odelat kunde ägna sig åt bekämpandet av den egentliga brottsligheten. Under de senaste åren har flera utredningar, såväl statliga som kommunala, ägnat spörsmålet uppmärksamhet, och även riksdagen har nyligen gjort en framstöt i frågan.

Det förslag till en lag om parkeringsbot som nu framlagts av en inom justitiedepartementet tillkallad utredningsman innebär i korthet, att felparkeraren genom att betala en av myndighet på förhand fastställd avgift — benämnd parkeringsbot — kan undgå det vanliga förfarandet med polisutredning och bötfällande. Utmärkande för det föreslagna systemet är att anmaningen att erlægga boten ej såsom strafföreläggande eller åtal riktas mot en bestämd person utan mot fordonets icke identifierade förare. Betalas boten inom angiven tid, förblir den felande anonym. Det är emellertid enligt förslaget tänkt, att förfarandet med parkeringsbot endast skall utgöra ett alternativ till den nu gängse proceduren med strafföreläggande eller åtal. Den som gjort sig skyldig till en felparkering har med andra ord ej någon ovillkorlig rätt att påfordra tillämpning av det nya systemet.

Utredningsmannens förslag har vid remissbehandlingen rönt ett övervägande gynnsamt mottagande, bl. a. från de ledande motororganisationernas sida. Förslaget har i princip nästan genomgående tillstyrkts eller lämnats utan erinran, och den kritik som framkommit gäller detaljer i förslaget.

Även för egen del är jag av den meningen att det framlagda förslaget i stort sett utgör en godtagbar lösning. Det föreslagna förfarandet har i viss mån utformats efter förebilder i utländsk lagstiftning, och erfarenheterna från de länder som redan tillämpar ett dylikt enklare system för handläggningen av parkeringsförseelser synes — enligt vad den i ärendet förebragta utredningen ger vid handen — ha varit i huvudsak goda. Det kan visserligen sägas, att den föreslagna ordningen innefattar en avvikelse från sedvanliga principer för rättsskipningen, framför allt så tillvida att reaktionen beträffande ifrågavarande slag av förseelser icke riktas mot en bestämd, namngiven person. De betänkligheter, som i detta hänseende kan göra sig gällande, torde emellertid få ge vika för synpunkten att det här är fråga om förseelser av en alldeles speciell typ.

Den kanske största betydelsen av reformen ligger däri, att polis- och åklagarmyndigheten i betydande utsträckning kan frikopplas från befattningen med parkeringsärenden och i stället sättas in på en mera angelägen brottsbekämpande verksamhet. Den kår av särskilda trafikvakter, som in-

rättats i de större städerna bör, om det föreslagna systemet genomföres, i stigande omfattning kunna övertaga polisens roll i parkeringsövervakningen, möjligen också utrustas med vidgade befogenheter inom ramen för denna verksamhet.

I det enda remissyttrande, där en klart negativ ståndpunkt tagits till förslaget, har pekats på några olägenheter som skulle kunna följa av det samma. Det har bl. a. ifrågasatts, om icke ett system sådant som det föreslagna kan medföra att polisen — på grund av de många fall, då parkeringsbot med all sannolikhet ej kommer att erläggas — blir betungad med flera och besvärligare parkeringsutredningar än vad den nu har. I detta sammanhang har gjorts gällande, att det ligger närmare till hands för genomsnittsmänniskan att nonchalera en anmaning att gå till posten och inbetala ett visst mindre belopp i parkeringsbot än att trotsa en skriftlig tillsägelse att infinna sig på närmaste polisstation. Jag anser dock för egen del att dylika farhågor är överdrivna och i vart fall icke bör hindra, att systemet prövas.

Under hänvisning till vad nu anförts förordar jag att utredningsmannens förslag i huvudsak genomföres.

I ett remissyttrande har förordats, att den nya lagen kompletteras med föreskrifter om ett särskilt varningsinstitut. Förslaget bygger på tanken, att man i många fall kan nå bättre resultat med en varning än med en anmärkning. De synpunkter, som förestavat förslaget, är enligt min mening beaktansvärda. Jag vill dock ifrågasätta, om behov verkligen föreligger av införande av ett formligt varningsinstitut. Gällande instruktioner ger polisen möjlighet att, när fråga är om obetydliga och klart ursäktliga förseelser, underlåta att avge rapport och låta saken bero vid ett påpekande eller en erinran till den felande. Ett dylikt meddelande av rapporteftergift står tydligen det föreslagna varningsinstitutet ganska nära. Rapporteftergift kan emellertid icke meddelas av särskild trafikvakt, vilket uppenbarligen är en olägenhet. Det torde emellertid få tagas under övervägande att vidga trafikvakternas behörighet så att de i berörda hänseende blir jämställda med polismännen.

Den föreslagna benämningen parkeringsbot synes ändamålsenlig och ägnad att smälta in i språkbruket.

Att parkeringsbot såsom utredningsmannen föreslagit endast skall begagnas för förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter har i allmänhet godtagits vid remissbehandlingen, men från några håll har framförts önskemål om att det nya förfarandet skall i större eller mindre utsträckning bli tillämpligt även på överträdelse av de allmänna parkeringsföreskrifter som är upptagna i 49 § vägtrafikförordningen. Beträffande detta spörsmål vill jag framhålla, att det alldeles övervägande antalet parkeringsförseelser avser överträdelse av de lokala trafikföreskrifterna. Det väsentliga är alltså att det nya förfarandet blir tillämpligt på dessa överträdelse. Det är emellertid tydligt, att vissa av föreskrifterna i 49 § vägtrafikförordningen står de lokala parkeringsföreskrifterna nära. Detta gäller framför allt bestämmelserna i 49 § 3 mom., vari meddelas förbud mot parkering bl. a. vid spår-

vägs- eller busshållplats eller vid plats för droskstation. I likhet med flera remissinstanser är jag av den uppfattningen att överträdelse av bestämmelserna i detta moment väl lämpar sig för behandling enligt det nya systemet. Jag föreslår därför, att lagen kompletteras på sådant sätt att förfarandet med parkeringsbot kan användas jämväl vid förseelse mot 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen.

Överträdelse av bestämmelserna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen bestraffas enligt nuvarande ordning med dagsböter. En förutsättning för att lagen om parkeringsbot skall kunna tillämpas jämväl beträffande dessa överträdelser är tydligtvis att straffet ändras till penningböter. Detta torde icke böra möta något hinder, särskilt som böter för överträdelse av föreskrifterna i ifrågavarande moment redan, enligt vad som upplysts, i praxis ofta fastställs med standardbelopp. Ändringen kan ske genom en jämkning av 67 § vägtrafikförordningen.

Enligt utredningsmannens förslag skall parkeringsboten varje år fastställas av länsstyrelsen. Såsom framhållits i ett remissyttrande, har länsstyrelserna emellertid ej någon erfarenhet av praxis vid utmätande av straff för parkeringsförseelser. Då parkeringsbotens belopp synes böra stå i viss relation till de bötesbelopp, som brukar utdömas genom strafföreläggande, torde det ligga närmare till hands att uppgiften att fastställa parkeringsboten anförtros vederbörande statsåklagare. Det synes ej erforderligt att — såsom utredningsmannen föreslagit — föreskriva årlig omprövning av beloppen för parkeringsbot. Fastställelsen torde i stället böra gälla tills vidare, till dess anledning till ändring förekommer.

Såsom utredningsmannen föreslagit bör parkeringsboten kunna fastställas olika för skilda grupper av parkeringsförseelser. Behov av en viss differentiering föreligger uppenbarligen, särskilt om — såsom i departementsförslaget förutsatts — jämväl överträdelse av föreskrifterna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen skall falla under den nya lagen. En alltför långtgående differentiering bör dock undvikas, då den praktiska tillämpningen av förfarandet eljest kan kompliceras.

Det torde få ankomma på vederbörande myndigheter att själva bestämma om utformningen av den blankett till parkeringsanmärkning, som avses skola komma till användning vid det nya förfarandet. Det förslag till blankett, som utredningsmannen i detta hänseende utformat, jämte de påpekanden som gjorts under remissbehandlingen torde härvid kunna tjäna till vägledning.

En mycket stark kritik har framkommit mot utredningsmannens förslag om s. k. svartlistning av fordon, som drabbas av parkeringsbot. Gentemot förslaget har bl. a. gjorts gällande, att ett genomförande av detsamma högst väsentligt skulle motverka reformens syfte, nämligen att åstadkomma en förenkling av administrationen av parkeringsförseelser. Det har vidare påpekats, att svartlistningen — om den verkligen skall vara effektiv — kräver stor arbetsinsats, omfattande registerkontroll, med korta mellanrum återkommande tryckning och distribution av nya listor samt

tidskrävande utredningar för identifiering av förare etc. Man har även framhållit svårigheten av att efter lång tid fastställa vem som vid visst tillfälle burit ansvaret för en parkeringsförseelse; ofta är det ej samma person som vid de olika tillfällena fört fordonet. Svartlistningen skulle i många fall slå slint på grund av bilägarbyten och i efterhand gjorda bortförklaringar. Den har vidare betecknats som ägnad att skapa irritation mellan rättsvårdande myndigheter och allmänhet.

Till den kritik som sålunda framkommit mot förslaget i denna del kan jag i allt väsentligt ansluta mig. Det är tydligt, att även utan hjälp av svartlistning myndigheterna har goda möjligheter att komma till rätta med de bilförare som visar klar nonchalans mot parkeringsbestämmelserna. Sådana förare blir även utan svartlistning snart kända av polis och trafikvakter. Det bör i detta sammanhang understrykas, att användningen av parkeringsbot icke är obligatorisk; ständigt återkommande felparkerare bör i stället rapporteras till åtal i vanlig ordning.

Ett spørsmål som nära sammanhänger med svartlistningen är frågan om parkeringsförseelsernas antecknande i körkortsregistret. Utredningsmannens förslag innebär i detta hänseende att medan förseelser, som beivras med tillämpning av förfarandet med parkeringsbot, icke skall anmälas till registret, samma slags förseelser föranleder anmälan, om beivrandet sker genom strafföreläggande eller åtal i vanlig ordning. Denna lösning har i åtskilliga remissyttranden betecknats såsom otillfredsställande. Från flera håll har yrkats, att överträdelse av lokala parkeringsförseelser icke skall antecknas i körkortsregistret, vare sig beivrandet skett genom parkeringsbot eller i annan ordning.

För egen del är jag ense med utredningsmannen så tillvida, att jag anser anteckning i körkortsregistret icke böra komma i fråga beträffande de förseelser, där systemet med parkeringsbot kommit till användning. Som systemet är utformat är en sådan anordning praktiskt taget utesluten; parkeringsboten riktar sig ju ej mot någon bestämd person utan mot fordonets icke identifierade förare. Emellertid avses ej, att förfarandet med parkeringsbot skall tillämpas på alla platser, utan det skall, i varje fall tills vidare, begränsas huvudsakligen till storstäderna. Vidare är förfarandet som förut nämnts så utformat, att det utgör ett alternativ till den vanliga proceduren med strafföreläggande eller åtal. Det kan icke anses vara en riktig ordning, att antecknandet i körkortsregistret blir beroende av om förseelsen ägt rum på den ena eller andra platsen eller om den beivras på det ena eller andra sättet. Detta förhållande är enligt min mening ett väsentligt skäl för att anmälan till körkortsregistret ej heller bör ske av sådana parkeringsförseelser, som avses i den föreslagna lagen men som beivrats genom strafföreläggande eller åtal. Härtill kommer — såsom i några remissyttranden påpekats — att en anmaning att betala parkeringsbot skulle framstå såsom ett obehörigt påtryckningsmedel i sådana fall, där vederbörande anser parkeringsanmärkningen oriktig, trots att han anser

sig oskyldig kanske han betalar boten för att vara säker på att undgå anmälan till körkortsregistret. Det synes ej ur andra synpunkter föreligga hinder att helt slopa registreringen av hithörande förseelser i körkortsregistret. Tvärtom ligger detta i linje med strävandena att begränsa brottsregistreringen.

Under hänvisning till det sagda förordar jag att anmälan till körkortsregistret icke skall ske vare sig av överträdelser av lokala parkeringsföreskrifter eller av bestämmelserna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen.

Förslaget om begränsning av anmälningsskyldigheten till körkortsregistret föranleder ändring i 80 § vägtrafikkungörelsen.

Den omständigheten att den nuvarande anmälningsskyldigheten till körkortsregistret på nu föreslaget sätt inskränkes innebär icke att körkortsmyndigheterna berövas alla möjligheter att erhålla upplysningar om återfall i parkeringsförseelser. Såsom förut framhållits bör upprepade återfall föranleda att felparkeraren blir föremål för åtgärder i vanlig ordning. Då anledning därtill förekommer, bör närmare utredning göras angående tidigare förseelser och resultatet därav bringas till länsstyrelsens kännedom.

Såsom utredningsmannen påpekat står det föreslagna förfarandet med parkeringsbot institutet strafföreläggande nära. I båda fallen är fråga om ett förfarande som träder i stället för åtal. Eftersom det nya förfarandet avses skola äga tillämpning endast i fråga om en speciell grupp av förseelser, anser jag i likhet med utredningsmannen, att bestämmelserna i ämnet ej bör upptagas i rättegångsbalken utan i särskild lag. I rättegångsbalken bör emellertid — som utredningsmannen föreslagit — upptagas en hänvisning till den nya lagen. Jag anser det ej påkallat att — såsom i ett remissyttrande framkastats — hänvisningen ges en vidare utformning så att den även kommer att täcka en eventuell framtida utvidgning av det nya förfarandet.

Beträffande lagens tillämpningsområde ansluter jag mig till utredningsmannens uppfattning att förfarandet bör begränsas till sådana platser, där ett påtagligt behov föreligger av en förenklad handläggningsform. Detta torde framför allt vara fallet med storstäderna och de samhällen, som ligger i storstädernas närhet. I ett par remissyttranden har framhållits, att hänsynen till rättslikheten kräver att förfarandet göres tillämpligt i hela landet. Om emellertid anteckningarna i körkortsregistret, i enlighet med vad jag förordat, i fortsättningen helt slopas beträffande de förseelser det här gäller, synes ur denna synpunkt ej kunna göras någon invändning mot en sådan lokal differentiering.

Medgivande att tillämpa den nya lagen torde böra bestämmas att avse polisdistrikt eller del därav. Såsom i ett remissyttrande påpekats vinnes därmed överensstämmelse med polislagen så tillvida, att anställandet av särskilda trafikvakter enligt nämnda lag är knutet till medgivande för visst polisdistrikt. Den valda formuleringen tillgodoser också önskemålet, att lagen kan göras tillämplig på andra orter än städer. Som tidigare nämnts torde

det vara lämpligt att även vissa orter som ligger i grannskapet av en större stad får möjlighet att — liksom den närliggande storstaden — tillämpa det enklare förfarandet.

Det i några yttranden framförda önskemålet att parkeringsboten skall tillfalla kommunen eller att kommunen skall gottgöras genom statsbidrag för sitt handhavande av parkeringsövervakningen anser jag mig ej kunna villfara. Som jag vid annat tillfälle (se andra kammarens protokoll nr 8/1960, s. 3—5) framhållit är detta spörsmål av sådan beskaffenhet att det bör övervägas i ett större sammanhang. För närvarande pågår flera utredningar, vilkas resultat kan komma att påverka frågan, nämligen 1957 års polisutredning, som tillkallats för att utreda frågan om huvudmannskapet för polisväsendet, 1955 års stadsutredning, som undersöker städernas särskilda skyldigheter och rättigheter i förhållande till staten, och slutligen stadsdomstolsutredningen, som utreder rådhusrätternas framtida ställning. Det torde i detta sammanhang böra framhållas, att den nu föreslagna reformen otvivelaktigt kommer att medföra en ej obetydlig kostnadsbesparing för de städer, där det nya systemet tillämpas. Vidare vill jag framhålla, att den föreslagna lagen, i motsats till utredningsmannens förslag, avser icke blott förseelser mot lokala trafikföreskrifter utan även överträdelser av vissa av parkeringsbestämmelserna i vägtrafikförordningen.

### Specialmotivering

I enlighet med vad förut anförts har upprättats förslag till lag om parkeringsbot. Förslag har också upprättats till lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken och förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648). Sistnämnda båda förslag torde ej kräva någon motivering utöver den som lämnats i det föregående. Den i det följande lämnade specialmotiveringen hänför sig alltså till lagen om parkeringsbot.

#### 1 §.

Motorfordon definieras i 1 § 2 mom. vägtrafikförordningen såsom motordrivet fordon, vilket är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran. Till motorfordon hänföres jämväl för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 km i timmen. Under begreppet motorfordon i vägtrafikförordningen faller sålunda även moped.

*Utredningsmannen* anför, att uttrycket motorfordon i den föreslagna lagen bör ha samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Enär felparkering av moped ej bör omfattas av lagen, har i paragrafen gjorts undantag härför.

*Departementschefen.* Såsom redan i den allmänna motiveringen anförts bör förfarandet med parkeringsbot kunna komma till användning även beträffande överträdelse av föreskrifterna i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen. Detta förutsätter, som tidigare nämnts, att straffet för överträdelse av föreskrifterna i nämnda moment ändras från dagsböter till vanliga penningböter. Förslag härom har framlagts genom förslaget till förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen. Däremot synes skäl ej föreligga att göra bestämmelserna i lagen tillämpliga på överträdelser av de i 32 § första stycket lagen om allmänna vägar och 2 § första stycket allmänna ordningsstadgan givna förbuden mot anordnande av upplag, vilka har en vidare syftning och endast i undantagsfall kan bli tillämpliga på parkerade fordon.

Såsom i den allmänna motiveringen förordats bör Kungl. Maj:ts medgivande om det nya förfarandets användning bestämmas att avse, icke viss stad utan visst polisdistrikt eller del därav.

Det ligger i sakens natur, att Kungl. Maj:ts förordnande för visst polisdistrikt eller del därav att tillämpa förfarandet med parkeringsbot bör vara beroende av att framställning göres i saken. Sådan framställning torde böra åtföljas av motivering för övergång till det nya systemet samt en redogörelse för hur man tänker sig att detta inom lagens ram närmare bör utformas. Det synes ej erforderligt att i lagen upptaga något stadgande härom.

Ehuru den föreslagna lagstiftningen ej torde få någon praktisk betydelse med avseende å moped, synes det ej vara anledning att undantaga denna kategori från lagens tillämpningsområde.

## 2 §.

*Utredningsmannen* har i anslutning till förslaget att fastställandet av boten skall ske efter hörande av polismyndighet anført, att begreppet polismyndighet blir att tolka enligt lagen den 15 juni 1944 om vad i allmänhet skall med polismyndighet avses. Enligt nämnda lag skall, där i lag eller författning uppgift ålagts polismyndighet utan att i lagen eller författningen särskild föreskrift meddelats om vad med polismyndighet avses, uppgiften tillkomma i stad med poliskammare denna och i övriga delar av riket polischefen i orten.

*Departementschefen.* I enlighet med vad i den allmänna motiveringen anförts har i förevarande paragraf upptagits att det skall ankomma på statsåklagaren att efter hörande av polismyndigheten såsom parkeringsbot fastställa belopp om lägst tio och högst etthundra kronor för olika slag av parkeringsförseelser. Fastställelsen skall således gälla t. v. till dess nya förhållanden påkallar en ändring.

## 3 §.

I förevarande paragraf har angivits de väsentliga momenten i förfarandet med parkeringsbot.

*Utredningsmannen* anför, att avfattningen — bl. a. användningen av ordet »må» — avser att utmärka att det är fråga om ett alternativ till det vanliga bötesförfarandet och att felparkeraren ej har något anspråk på att förfarandet med parkeringsbot skall användas i hans fall. Det är emellertid tydligt, att den enskilde polismannen eller trafikvakten har att handla efter direktiv från polisledningen, när det gäller att avgöra, huruvida förfarandet med parkeringsbot skall tillämpas beträffande en viss förseelse. I paragrafen har uttryckligen angivits, att i fall där förfarandet med parkeringsbot kommit till användning, åtal för förseelsen ej äger rum, om boten erlægges. Eftersom enligt 48 kap. 1 § rättegångsbalken en förutsättning för strafföreläggande är, att allmänt åtal skall äga rum för brottet, medför erläggandet av parkeringsbot, att ej heller strafföreläggande kan utfärdas. Särskilt stadgande härom har ej ansetts nödvändigt. Det har ej uppställts som någon förutsättning, att boten inkommit inom den i parkeringsanmärkningen angivna tiden. Det torde nämligen bli nödvändigt att i de fall, då så ej skett, tillämpa ett påminnelseförfarande, vid vilket eventuellt lämnas förlängt anstånd med botens erläggande. Möjligheten att få saken bragt ur världen genom betalning av parkeringsbot bör emellertid ej få stå öppen hur länge som helst. Sedan åtal väckts eller strafföreläggande utfärdats bör sålunda denna möjlighet vara avskuren. Skulle vid en senare tidpunkt parkeringsbot inkomma till indrivningsmyndigheten (parkeringskontoret), bör beloppet returneras till avsändaren.

*Remissyttrandena. Göteborgs rådhusrätt* anför, att benämningen »trafikövervakare» synes kunna föranleda viss oklarhet. I vart fall bör ett förtydligande av vad för slags trafikövervakare, som här avses, ske genom hänvisning till 40 § 2 mom. första stycket vägtrafikförordningen. Även i andra avseenden synes paragrafen vara något oklar. Enligt motiven skall en motorfordonsförare, som icke inom den i parkeringsanmärkningen angivna tiden erlagt parkeringsbot, kunna meddelas anstånd med betalningen. Vidare skall enligt motiven ny anmaning kunna utfärdas, t. ex. i det fall att den första anmaningen förkommit. Dessa möjligheter till förlängning av den först fastställda betalningsfristen omfattas icke av lagtexten. *Statsåklagaren i Göteborg* anser, att tiden för inbetalning av parkeringsbot lämpligen bör vara fyra dagar som fallet är i praxis för godkännande av strafföreläggande. Skulle tiden sättas längre, skulle överblicken över aktuella anmärkningar försvåras.

I yttrandet anföres vidare:

Sedan en tid tillbaka emottager en befattningshavare vid åklagarmyndigheten i Göteborg inbetalningar av böter, som ålagts genom strafföreläggande. Den inbetalande erhåller ett vanligt indrivningskvitto. Möjligheten att betala böter på åklagarmyndigheten har tillskapats av den anledningen, att ett stort antal personer regelmässigt besöker myndigheten för att med någon av åklagarna på bötesavdelningen diskutera den påtalade förseelsen. Ofta blir resultatet av ett sådant besök, att vederbörande finner för gott godkänna strafföreläggandet samt vill betala böterna omedelbart. Allmänheten blev



tidigare i sådana fall irriterad över det ytterligare besvär det innebar att behöva besöka ett postkontor för att verkställa inbetalningen. Av denna anledning genomfördes ovannämnda reform.

Beträffande formen för inbetalning av böter till annan myndighet än indrivningsmyndigheten har inom åklagarmyndigheten den meningen framkommit, att det vore i hög grad önskvärt, om inbetalning å postgiro kunde ske på parkeringskontoret. Man skulle därvid vinna den praktiska fördelen, att inbetalningskortet på parkeringsanmärkningen kommer till användning, oavsett om inbetalning sker direkt å postkontor eller först efter besök på parkeringskontoret. Därjämte skulle inbetalning å postgiro ur redovisnings-synpunkt anses vara att föredraga framför kontantuppbörd mot vanligt kvitto. Vid underhandsförfrågan hos postdirektionen i västra distriktet har det beskedet erhållits, att möjlighet finnes att giva några befattningshavare vid parkeringskontoret behörighet att emottaga inbetalning å postgiro.

1951 års rättegångskommitté påpekar, att om en bilägare vid en parkeringsförseelse icke av vederbörande polisman eller trafikövervakare erhållit anmaning att betala parkeringsbot utan av någon anledning i stället en vanlig parkeringsanmärkning — med anmodan att sätta sig i förbindelse med poliskontoret — meningen väl bör vara att det skall finnas möjlighet för polisbefäl på kontoret att medgiva bilägaren att betala parkeringsbot; stadgan det torde böra förtydligas i detta avseende.

Föreningen Sveriges stadsfiskaler anmärker att utredningsmannens förslag ej lämnar någon upplysning om vilket förfarande, som skall tillämpas när fråga uppstår om återbetalning av influtna medel till okänd avsändare. De svårigheter, som härvidlag kan uppstå, är emellertid icke ringa. Sker återbetalning till fel person, kan krav komma att riktas mot parkeringskontoret från den rätte avsändaren. Det kan vidare antagas att åtskilliga belopp förblir innestående på parkeringskontorets postgirokonto till följd av ovissheit om vem de tillkommer. En naturlig lösning kunde enligt föreningens mening vara att återbetalning skedde endast till den, som genom postkvitto eller dylikt styrkte sin rätt att erhålla beloppet. Till förhindrande av att frågan om rätt avsändare hölles öppen alltför länge kunde en preklusions-tid om förslagsvis sex månader tillämpas. Belopp, som därefter kvarstode på kontot, syntes böra tillfalla kronan. Utan uttryckligt stöd i lagen torde en sådan ordning dock knappast kunna tillämpas.

Föreningen anför vidare.

De parkeringsärenden, vilka efter ett visst närmare beskrivet påminnelseförfarande kvarstår oreglerade, skall enligt förslaget överlämnas från parkeringskontoret till polisen för utredning i vanlig ordning. Vidare sägs i 3 § av lagförslaget att betalning av parkeringsbot, som äger rum efter det åtal väckts eller strafföreläggande meddelats, skall vara utan verkan. Huruvida parkeringsbot, som inflyter efter förfallotiden men innan strafföreläggande utfärdats eller åtal väckts, kan godkännas eller frågan om polisen i samband med utredningen skall ha rätt att medge ytterligare anstånd beröres inte i promemorian. Det synes emellertid rimligt att så får ske. Lagföring kunde eljest komma att äga rum i fall, där skälet för underlåtenheten att inbetala parkeringsboten är tillfällig penningbrist. — Beträffande strafföreläggande i anledning av parkeringsförseelse talar förslaget till lagtexten om att föreläggande meddelats och specialmotiveringen till 3 § om att

föreläggande utfärdats. Uttrycken får antagas vara synonyma och avse åklagarens undertecknande av handlingen. Att parkeringsbot, som därefter inkommer, returneras till avsändaren torde i regel vara nödvändigt för att undvika oreda i administreringen av det stora antal ärenden det är fråga om. Det förefaller emellertid mera praktiskt — inte minst med hänsyn till vad ovan anförts om svårigheterna med återbetalning — att ej under alla förhållanden behöva underkänna för sent inkommen betalning. Önskvärt vore därför om sista punkten i 3 § under bibehållande av återbetalning som huvudregel kunde givas en mindre kategorisk lydelse. Tillvägagångssättet synes kunna överlämnas åt den praktiska tillämpningen för avgörande från fall till fall.

Även *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* påpekar att betalning av parkeringsbot kan komma att erläggas även efter utgången av den i parkeringsanmärkningen eller vid anståndsmedgivandet fastställda tiden. Har då åtal icke väckts eller strafföreläggande utfärdats, synes enligt förslaget intet hindra att jämväl denna betalning utesluter förfarande med åtal eller strafföreläggande. Då tidpunkten för väckande av åtal eller utfärdande av strafföreläggande blir känd för parkeringssyndaren först viss tid efter densamma, lär icke kunna undvikas att betalning stundom sker också efter denna tidpunkt. Betalningen skall då enligt förslaget vara utan verkan och beloppet skall återställas till inbetalaren. Av hänsyn till denne och för att undvika besvär i samband med efterforskning av inbetalt belopp och dess återställande till avlämnaren kan det enligt styrelsens mening ifrågasättas, om den yttersta betalningsfristen ej borde så väljas, att den felande på förhand vet när sista möjligheten att erlægga parkeringsboten är. En sådan möjlighet skulle vara att som sluttid välja stämningens eller strafföreläggandets delgivning med den felande. Ett sådant system torde icke bereda parkeringskontoret något påtagligt besvär med att kontrollera om inbetalning av boten skett i rätt tid.

*Hovrätten över Skåne och Blekinge* ifrågasätter, om icke ordet »meddelats» på näst sista raden i 3 § borde utbytas mot »utfärdats».

*Departementschefen.* Vad angår benämningen trafikövervakare åsyftas därmed sådan personal, som enligt Kungl. Maj:ts medgivande visst polisdistrikt äger anställa för ombesörjande av särskilda med trafikövervakning sammanhängande uppgifter av enklare beskaffenhet (jfr 18 § lagen den 6 juni 1925 om polisväsendet i riket). För att förebygga tvekan torde i lagtexten böra användas uttrycket »särskild trafikövervakare».

Såsom utredningsmannen förordat bör en motorfordonsförare, som icke inom den i parkeringsanmärkningen angivna tiden erlagt parkeringsbot, kunna meddelas anstånd med betalningen. Detta synes ej behöva uttryckligen anges i lagtexten. Den föreslagna lagtexten får även anses inrymma, att ny anmaning skall kunna utfärdas, t. ex. då den första anmaningen förkommit. Inkommer betalning först efter den i anmaningen angivna tiden, kan betalningen, ändå att anstånd ej medgivits, godtagas. Om åklagaren anser att strafföreläggande eller åtal av särskilda skäl likväl bör ske, får pengarna självfallet återbetalas.

Det har i ett remissyttrande framhållits som önskvärt, att inbetalning å postgiro av parkeringsbot kunde ske på parkeringskontoret. Ett sådant arrangemang skulle enligt yttrandet medföra den praktiska fördelen, att det vid parkeringsanmärkningen fogade inbetalningskortet kunde användas, oavsett om inbetalning sker direkt på posten eller först efter besök på parkeringskontoret. Arrangemanget förutsätter emellertid — som i yttrandet påpekats — att någon eller några av befattningshavarna vid parkeringskontoret utrustas med behörighet att mottaga inbetalning å postgiro. Den föreslagna lagtexten utgör ej hinder mot ett sådant förfarande.

Om en bilförare vid en parkeringsförseelse fått en parkeringsanmärkning av det slag som f. n. förekommer — d. v. s. en anmodan att sätta sig i förbindelse med poliskontoret — bör polisen därstädes, såsom i ett remissyttrande framhållits, vara obetagen att medgiva bilföraren att betala parkeringsbot. Något särskilt lagstadgande härom synes ej erforderligt.

Enligt utredningsmannens förslag skall betalning av parkeringsbot som sker efter väckande av åtal eller meddelande av strafföreläggande vara utan verkan, och beloppet skall då återbetalas. I enlighet med vad väg- och vattenbyggnadsstyrelsen hemställt torde emellertid som sluttid böra väljas tidpunkten, då stämningen eller strafföreläggandet delgives vederbörande. Stadgandet har jämkats i enlighet härmed.

#### 4 §.

*Utredningsmannen* påpekar att, enligt lagen den 20 april 1951 med vissa bestämmelser om böter och viten, böter skall tillfalla kronan, om ej annat är föreskrivet. Detsamma gäller viten, som utdömes på grund av myndighets föreläggande eller omedelbart på grund av lag eller författning. Parkeringsboten är något annat än ett bötesstraff i vedertagen straffrättslig mening. Ej heller utgör boten vite, som avses i 1951 års lag. Denna lag kan alltså ej ha avseende å parkeringsbot. Med hänsyn härtill torde i den föreslagna nya lagen böra upptagas stadgande om att parkeringsbot tillfaller kronan.

*Departementschefen.* Paragrafen har upptagits i överensstämmelse med utredningsmannens förslag. Beträffande motiveringen torde få hänvisas till vad som anförts angående förslagets allmänna grunder.

#### 5 §.

Beträffande denna paragraf yttrar *utredningsmannen*, att Kungl. Maj:t bör, i den mån så visar sig erforderligt, äga utfärda närmare föreskrifter om lagens tillämpning. I detta avseende kan bl. a. tänkas, att Kungl. Maj:t fastställer blankett till parkeringsanmärkning. I samband med förordnande enligt 1 § bör Kungl. Maj:t äga föreskriva om betalning av parkeringsbot till annan myndighet än indrivningsmyndighet. Har särskilt parkeringskontor inrättats, synes sålunda inbetalningen böra ske dit.

*Remissyttrandena.* I detta sammanhang torde böra nämnas att *statens trafiksäkerhetsråd* anmärkt på att i lagförslaget ej upptagits några regler

om besvär. Rådet yttrar, att med hänsyn till att parkeringsbot skall kunna användas endast i fall då vederbörande ej bestrider förseelsen, detta kan synas naturligt. Beträffande strafföreläggande ges dock i 59 kap. 5 och 6 §§ rättegångsbalken vissa möjligheter till undanröjande. Erfarenheten har visat, att behov därav finnes. Det har t. ex. inträffat, att dubbla strafförelägganden utfärdats och godkänts. Samma sak kan hända beträffande parkeringsbot. Det har också förekommit att strafföreläggande utfärdats för en icke straffbelagd gärning eller mot fel person. Även i fall då parkeringsbot användes, kan anmärkning komma att riktas mot ett fordon, ehuru detta varit parkerat på fullt lagligt sätt, eller mot fel fordon. Ett fordon kan t. ex. vara falskskyltat, men ägaren av fordonet med det äkta registreringsnumret kan av misstag betala boten. Om betalning erlagts i fall som de angivna, torde möjlighet till rättelse och restitution av det erlagda beloppet böra finnas.

*Departementschefen.* Huruvida det för lagens tillämpning erfordras några tillämpningsföreskrifter kan för närvarande ej med säkerhet bedömas. Det är emellertid ej uteslutet, att det kan uppkomma behov av sådana, och jag förordar därför att i lagen upptages stadgande, som ger Kungl. Maj:t befogenhet att utfärda tillämpningsbestämmelser.

Med hänsyn till utformningen av parkeringsbotssystemet synes det ej vara behov av att upptaga regler om besvärsmätt. Skulle föraren av misstag ha fått dubbla parkeringsanmärkningar och till följd därav erlagt bot två gånger eller har annat uppenbart fel begåtts, bör givetvis det oriktigt erlagda beloppet återbetalas.

Den nya lagstiftningen torde böra träda i kraft den 1 januari 1961, varvid förordnande om dess tillämpning kan äga rum i god tid före den säsongsmässiga trafikökningen under våren.

I enlighet med vad i det föregående anförts har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

- 1) lag om parkeringsbot;
- 2) lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken; samt
- 3) förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Föredraganden hemställer, att lagrådets utlåtande över de under 1) och 2) angivna lagförslagen, av den lydelse bilaga (*Bilaga A*) till detta protokoll utvisar<sup>1</sup>, måtte för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas genom utdrag av detta protokoll.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen sitt bifall.

Ur protokollet:

*Margit Hirén*

<sup>1</sup> Förslaget till förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen, som är likalydande med det vid propositionen fogade förslaget, har här uteslutits.

Bilaga A.

**Förslag**  
till  
**Lag**  
om parkeringsbot

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Konungen må för visst polisdistrikt eller del därav förordna, att 2—4 §§ i denna lag skola äga tillämpning beträffande sådan överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning av motorfordon som ej är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar (*parkeringsförseelse*).

2 §.

Det ankommer på statsåklagaren att, efter hörande av polismyndigheten, såsom *parkeringsbot* fastställa belopp om lägst tio och högst etthundra kronor. Parkeringsboten må, i den mån det finnes lämpligt, bestämmas till olika belopp för skilda slag av parkeringsförseelser.

3 §.

Har parkeringsförseelse begåtts, må polisman eller särskild trafikövervakare till fordonets förare överlämna eller å fordonet fästa skriftlig anmaning att med anledning av förseelsen till indrivningsmyndighet inom viss angiven tid betala för parkeringsförseelser av ifrågavarande slag fastställd parkeringsbot. Om anmaningen efterkommes, skall åtal ej äga rum. Betalas icke parkeringsboten inom angiven tid, utgör anmaningen ej hinder för åtal.

Betalning av parkeringsbot, som sker efter delgivning av stämning eller av strafföreläggande, är utan verkan.

4 §.

Parkeringsbot tillfaller kronan.

5 §.

De närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpning av denna lag, meddelas av Konungen. Vid förordnande enligt 1 § äger Konungen föreskriva att parkeringsbot skall betalas till annan myndighet än som anges i 3 §.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961.

**Förslag**

till

**Lag****om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken**

Härigenom förordnas, att 20 kap. 6 § rättegångsbalken skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)***20 KAP.****6 §.**

Aklagare skall tala å brott, som hör under allmänt åtal. Att strafföreläggande må i visst fall träda i stället för åtal, stadgas i 48 kap.

Aklagare skall tala å brott, som hör under allmänt åtal. Att strafföreläggande må i visst fall träda i stället för åtal, stadgas i 48 kap. *Om hinder mot åtal för parkeringsförseelse vid betalning av parkeringsbot är särskilt stadgat.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961.

**De vid utredningsmannens promemoria fogade lagförslagen****1) Lag om parkeringsbot****1 §.**

Konungen äger beträffande viss stad förordna, att med avseende å överträdelse av lokal trafikföreskrift vid parkering eller annan uppställning av motorfordon, dock ej moped (*parkeringsförseelse*) 2—4 §§ i denna lag skola äga tillämpning.

**2 §.**

Länsstyrelsen skall varje år efter hörande av polismyndigheten för olika slag av parkeringsförseelser såsom *parkeringsbot* fastställa belopp om lägst tio och högst etthundra kronor.

**3 §.**

Har parkeringsförseelse begåtts, må polisman eller trafikövervakare till fordonets förare överlämna eller å fordonet fästa skriftlig anmaning att med anledning av förseelsen till indrivningsmyndighet inom viss angiven tid betala för parkeringsförseelser av ifrågavarande slag fastställd parkeringsbot. Sker i sådant fall betalning av parkeringsbot, äger åtal ej rum. Inkommer icke parkeringsbot inom angiven tid, utgör anmaningen ej hinder för åtal. Har åtal väckts eller strafföreläggande meddelats, är betalning av parkeringsbot, som därefter sker, utan verkan.

**4 §.**

Parkeringsbot tillfaller kronan.

**5 §.**

De närmare bestämmelser, som erfordras för tillämpning av denna lag, meddelas av Konungen. Vid förordnande enligt 1 § äger Konungen föreskriva om betalning av parkeringsbot till annan myndighet än som angives i 3 §.

Denna lag träder i kraft den — — — — —

**2) Lag om ändring i 20 kap. 6 § rättegångsbalken**

Härigenom förordnas, att 20 kap. 6 § rättegångsbalken skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

**6 §.**

Aklagare — — — åtal. Att strafföreläggande *eller anmaning att betala parkeringsbot* i vissa fall må träda i stället för åtal, är särskilt stadgat.

Denna lag träder i kraft den — — — — —

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 10 oktober 1960.*

Närvarande:

justitierådet REGNER,  
regeringsrådet JARNERUP,  
justitieråden AF TROLLE,  
BOMGREN.

Enligt lagrådet den 29 september 1960 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 15 september 1960, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättade förslag till lag om parkeringsbot och lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken.

Förslagen, som finnas bilagda detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av lagbyråchefen B. Hjern.

*Lagrådet yttrade:*

Med förslaget avses att förenkla beivrandet av sådan överträdelse av föreskrift rörande parkering eller annan uppställning av motorfordon som är belagd med böter omedelbart i penningar. Ändamålet med förenklingen är att underlätta polis- och åklagarmyndigheternas arbete för att sätta dem i stånd att i större utsträckning ägna sig åt att bekämpa den egentliga brottsligheten.

För att nå nämnda syfte går förslaget så långt i förenkling, att den förrare som begått förseelsen icke efterforskas utan reaktionen riktas mot en anonym person. Vidare förelägges påföljden av polisman eller särskild trafikövervakare.

Det belopp som den felande har att erlægga anses av utredningsmannen icke utgöra böter utan en av myndighet fastställd avgift, vilken den felande betalar för att undgå det vanliga förfarandet med polisutredning och bötfällande. Departementschefen, som funnit utredningsmannens förslag i stort sett utgöra en godtagbar lösning, ingår icke närmare på frågan, vilken karaktär påföljden har.

Det synes lagrådet egentligen att anse ifrågavarande belopp såsom en avgift, tydligen av offentlighetsrättslig natur. Med avgift av dylik natur brukar i princip avses ett belopp, som erlägges i vederlag för en, mer eller mindre bestämd, prestation från det allmännas sida. Man kan icke gärna hålla före, att den felande betalar en avgift för att få begå en förseelse. Ej heller kan den åsikten anses hållbar, att avgiften betalas för att han skall undgå det vanliga förfarandet med polisutredning och bötfällande. Det nya förfarandet



föreslås för att underlätta arbetet för polis- och åklagarmyndigheterna och icke för att bereda den felande en särskild förmån. Vidare är att uppmärksamma, att beloppets erläggande endast är ett alternativ till bötesbetalning samt att det förenklade förfarandet skall tillämpas blott på vissa orter. Det synes egendomligt, om å samma förseelse skulle följa i vissa fall en offentligrättslig avgift och i andra fall böter.

Man kan därför näppeligen komma ifrån, att det belopp som enligt förslaget skall erläggas är en straffpåföljd i form av böter. Härför talar även den föreslagna benämningen, parkeringsbot. Ordet bot användes numera i lagstiftningen icke i fråga om annat än straff. I denna betydelse brukas beteckningen i uttrycken dagsbot (2 kap. 8 § strafflagen) och disciplinbot (1 § lagen om disciplinstraff för krigsmän) samt i äldre lagstiftning (t. ex. byggningsbalken).

I enlighet med det sagda är förslagens innebörd väsentligen av processuell art, i det att därigenom införes ett förenklat förfarande vid åläggande av bötesstraff för de ifrågavarande förseelserna. De avvikelser från sedvanliga regler för straffrättskipningen som det förenklade förfarandet innebär kunna väl ingiva vissa betänkligheter. Skall någon påtaglig förenkling ernås, synes det emellertid oundvikligt att förfarandet får i huvudsak den föreslagna utformningen. Vidare bör framhållas, att det här är fråga om ringa förseelser och att den som önskar ordinär handläggning har möjlighet att få sådan till stånd genom att underlåta att erlægga det belopp som han anmanats inbetala. Med hänsyn härtill och till vikten för rättskipningen att det förenklade förfarandet genomföres finner lagrådet hinder ej böra föreligga mot en reform i föreslagen riktning.

### Förslaget till lag om parkeringsbot

Som ovan anförts kan enligt lagrådets mening den påföljd som enligt förslaget skall kunna inträda icke anses vara av annat slag än böter. Då det likväl kan vara lämpligt att en särskild beteckning begagnas för ifrågavarande påföljd, synes det ej böra möta invändning att densamma kallas bot.

I 1 § vägtrafikförordningen, som innehåller definitioner å vissa i förordningen använda begrepp, stadgas under 7 mom. att med parkering avses uppställning av fordon men att såsom parkering ej räknas uppställning tillfälligt under kortare tid för åkandes av- eller påstigning, för av- eller pålastning av gods eller för annat liknande ändamål. Förevarande lagförslag avser jämväl uppställning, som enligt vad sålunda stadgas ej utgör parkering i vägtrafikförordningens mening. Vid 1 § i förslaget hemställer lagrådet, att lagen även skall omfatta stannande, som ej ingår under begreppet uppställning. Även om denna utvidgning ej sker, synes det vara olämpligt att här använda ordet parkering i fråga om åtgärd, som enligt den grundläggande trafikförordningen ej inrymmes under detta begrepp. Ordet parkering torde därför ej böra brukas vare sig i benämningen på påföljden eller vid

angivande av de förselser varom är fråga. Med hänsyn till lagens användningsområde torde för påföljden kunna godtagas ordet trafikbot. Lagrådet föreslår därför, att rubriken ändras till lag om trafikbot.

### 1 §.

Med den föreslagna lagen avses främst förseelse mot lokal trafikföreskrift angående parkering och annan uppställning av motorfordon, och den omfattar vidare överträdelse av parkeringsförbud i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen. I förslaget måste begreppen uppställning och parkering anses ha samma innebörd som i vägtrafikförordningen. Denna förordning skiljer i 49 § 1 och 2 mom. mellan stannande och uppställning av fordon; ett fordon kan ha stannats utan att därför i förordningens mening vara uppställt. Det synes därför vara oklart, huruvida den föreslagna lagen omfattar överträdelse av stoppförbud som meddelats i lokal trafikföreskrift. Då anledning ej synes föreligga att utesluta dylik förseelse, torde avfattningen böra jämkas.

Av paragrafens lydelse framgår, att lagen saknar tillämpning när en gärning, som innebär överträdelse av lokal trafikföreskrift eller parkeringsförbud i 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen, tillika faller under bestämmelse med svårare straff. Sålunda får lagen ej tillämpas i ett fall, där gärningen skall bedömas såsom förseelse mot 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen eller såsom vårdslöshet i trafik eller sådant hindrande av trafiken som avses i 2 § trafikbrottslagen.

Såsom anförts under rubriken till förslaget bör benämningen parkeringsförseelse ej användas. Det synes icke erforderligt att i lagen införa någon särskild term för betecknande av förseelserna.

### 2 §.

I enlighet med hemställan vid rubriken till förslaget bör i denna paragraf benämningen parkeringsbot utbytas mot trafikbot och ordet parkeringsförseelser ersättas med förseelser.

Även om de straff som nu utdömas för trafikförseelser belagda med böter omedelbart i penningar regelmässigt överstiga bötesminimum, fem kronor, synes det icke böra föreskrivas, att trafikboten skall vara lägst tio kronor, medan för samma förseelser enligt vägtrafikförordningen skall gälla bötesminimum av fem kronor. Lagrådet hemställer därför, att det lägsta belopp som må fastställas för trafikbot bestämmas till fem kronor.

### 3 §.

Rörande »parkeringsbot» och »parkeringsförseelse» hänvisas till vad som anförts vid lagrubriken.

Med »särskild trafikövervakare» åsyftas enligt departementschefens uttalande sådan personal som, jämlikt Kungl. Maj:ts medgivande enligt 18 § lagen om polisväsendet i riket, inom visst polisdistrikt ombesörjer särskilda med trafikövervakning sammanhängande uppgifter av enklare beskaffenhet.

Innebörden av det i förslaget använda uttrycket är icke fullt tydlig. I ett särskilt stycke torde böra angivas, att inom polisdistrikt, där enligt Konungens medgivande särskilda med trafikövervakningen sammanhängande uppgifter ombesörjas av trafikövervakare, som ej är polisman, jämväl sådan trafikövervakare äger meddela anmaning som här avses.

Vad i paragrafen förstås med indrivningsmyndighet framgår icke. Lämpligen torde inbetalningen ske till den myndighet som har att indriva böter. Lagrådet hemställer, att föreskrift härom upptages i ett särskilt stycke i 3 §, vartill kan anslutas en bestämmelse motsvarande vad 5 § i förslaget innehåller därom, att Konungen må bestämma att betalning skall ske till annan myndighet.

Beträffande verkan av att anmaning om erläggande av bot meddelats stadgas i 3 § första stycket att, om anmaningen efterkommes, d. v. s. boten inom förelagd tid betalas, åtal ej skall äga rum samt att, om boten icke betalas inom angiven tid, anmaningen ej utgör hinder mot åtal, varjämte i andra stycket tillägges att betalning, som sker efter delgivning av stämning eller av strafföreläggande, är utan verkan. Enligt förslaget till lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken skall däri upptagas en hänvisning till vad särskilt är stadgat om hinder mot åtal för parkeringsförseelse vid betalning av parkeringsbot.

I motiveringen till 3 § har departementschefen gjort uttalanden av innebörd, att anstånd med betalningen skall kunna medgivas och att även ny anmaning skall kunna utfärdas. Meningen torde ha varit, att även betalning, som sker inom en förlängd betalningsfrist, skall hindra åtal. Detta har emellertid icke kommit till uttryck i lagtexten. Enligt denna utgör betalning, som sker efter den först utsatta fristen, ej hinder mot åtal.

Lagbestämmelserna innebära, att om boten betalas inom den i anmaningen utsatta tiden åtal ej skall ske, att om betalning erlägges senare men dock innan stämning eller strafföreläggande delgivits betalningen må godtagas och åtal respektive strafföreläggande underlåtas samt att om betalning sker efter sådan delgivning betalningen icke må godtagas utan åtal eller strafföreläggande skall äga rum. Vad beträffar den tid som förflyter från det anmaningen meddelats till dess den utsatta betalningstiden utgår är det uppenbarligen förslagets mening att åtal ej skall ske, ehuru detta icke uttryckligen angivits.

Förslaget synes i nämnda hänseenden tillägga anmaningen rättsverkningar utöver vad som är lämpligt och i vidare mån än som är erforderligt för det åsyftade praktiska ändamålet med reformen.

Om än bedömandet huruvida en överträdelse av ifrågavarande slag blivit begången oftast är enkelt, kan inträffa att fallet är svårbedömt: det kan vara tvivelaktigt, om någon överträdelse över huvud begåtts eller om icke överträdelsen bör bedömas enligt en strängare straffbestämmelse, t. ex. 67 § jämförd med 49 § 2 mom. vägtrafikförordningen eller 2 § trafikbrottslagen. I sistnämnda avseende hänvisas till vad lagrådet vid 1 § i förslaget an-

fört angående innebörden av uttrycket, att överträdelse ej är belagd med svårare straff än böter omedelbart i penningar. Fastän i dylika tveksamma fall anmaning icke bör meddelas, kan icke uteslutas att det ändå sker. Än vidare måste beaktas möjligheten av misstag av andra slag vid meddelandet av anmaning, exempelvis att annat belopp anges än det som skall tillämpas för förseelser av det slag varom är fråga. Såvitt gäller skärpning av påföljden inrymmer förslaget, till följd av bestämmelserna om hinder mot åtal, ej någon rättelsemöjlighet, i allt fall så länge det kan anses vara fråga om samma gärning som den med anmaningen avsedda. Den föreslagna lagtexten innehåller ej heller något angående återbetalning av erlagd bot, men i motiven har departementschefen uttalat att, om uppenbart fel begåtts, det erlagda beloppet bör återbetalas. Enligt lagrådets mening bör emellertid även rättelse, som innebär skärpning, kunna ske och såsom villkor för återbetalning icke städse krävas, att felet är uppenbart.

Ett särskilt skäl att medgiva möjlighet till rättelser utgör det förhållandet, att här är fråga om ett helt nytt förfarande vars tillämpning anförtrots åt polismän och trafikövervakare, vilka icke kunna med säkerhet förväntas alltid vara vuxna de nya uppgifterna. Det bör i sammanhanget erinras om den tveksamhet som på sin tid visades inför förslaget att giva åklagare befogenhet att meddela strafföreläggande, något som föranledde en sedermera upphävd föreskrift i 48 kap. 4 § rättegångsbalken att strafföreläggande i vissa fall skulle underställas rättens prövning.

Den felande kan icke anses ha något berättigat anspråk på att rättelse till hans nackdel icke skall kunna ske. För den allmänna rättskänslan kan det vara stötande, om begånget fel icke rättades. Ej heller kan antagas, att möjligheten till rättelse skall minska benägenheten att efterkomma anmaning.

De föreslagna bestämmelserna angående hinder mot åtal äro vidare ägnade att vålla vissa olägenheter i tillämpningen. På grund av erfarenheterna i fråga om strafförelägganden måste antagas, att fall skola förekomma då samma förseelse blir föremål för såväl strafföreläggande som anmaning och att både föreläggandet godkännes och boten erlägges. Om strafföreläggandet meddelats, oaktat hinder mot åtal enligt förslaget förelegat, synes det fel som förelupit vara av sådant slag att rättelse skall sökas genom besvär enligt 59 kap. rättegångsbalken eller möjligen genom ansökan om resning enligt 58 kap. samma balk. I sådant fall skulle det uppenbarligen vara att föredraga, att rättelse i stället skedde genom att den erlagda boten återbetalades. Även i förhållande till åtal kunna liknande komplikationer tänkas uppkomma, bl. a. som följd av att betalning skall kunna godtagas även om den sker efter det åtal väckts genom stämningsansökan. I detta sammanhang må anmärkas, att ett godtagande av betalningen i dylikt fall förutsätter att åtalet kan nedläggas.

Önskemålet att åstadkomma ett förenklat förfarande i fråga om åsyftade massförseelser och att befria åklagarna från att taga befattning med alla

dessa fall synes ej motivera att, om likväl åtal eller strafföreläggande ägt rum, detta säkrare förfarande skall behöva vika för polisförfarandet.

Av angivna skäl bör meddelad anmaning i förhållande till åtal och strafföreläggande enligt lagrådets mening icke tilläggas annan verkan än att, när anmaning skett, åklagaren skall äga underlåta åtal under den tid som — i anmaningen eller senare — medgives för betalningen och efter det boten betalats. Härmed följer också rätt att underlåta strafföreläggande. En sådan ändring av förslaget medför, att anmaningsförfarandet icke på samma sätt som enligt förslaget kommer att framstå såsom ett med strafföreläggande jämförligt processuellt förfarande utan mera får karaktären av ett bötesuttagande i förskott, vilket blir ståndande om varken åtal respektive strafföreläggande eller återbetalning därefter sker.

För att förslagets praktiska syfte icke skall förfelas böra självfallet möjligheterna för åklagare att väcka åtal eller meddela strafföreläggande icke förbindas med skyldighet för åklagare att fortgående verkställa prövning av meddelade anmaningar. Sådan prövning bör tvärtom förekomma allenast i fall, som på ett eller annat sätt komma under åklagarens ögon, men lämpligt förefaller dock vara att en viss kontroll utövas genom stickprovsundersökning. Här om torde emellertid icke behöva införas regler i lagtexten, utan kunna de föreskrifter som finnas erforderliga utfärdas i administrativ ordning med stöd av 5 § i förslaget.

I enlighet med uppfattningen att boten utgör en straffpåföljd synes under alla omständigheter påkallat, att i lagtexten införes stadgande om återbetalning av erlagd bot, varvid emellertid kan vara tillfyllest, att det överlämnas åt Kungl. Maj:t att utfärda föreskrifter därutinnan. Såväl med hänsyn till åklagarnas arbetsbelastning som av andra skäl torde det vara lämpligt, att prövningen av anspråk på återbetalning ankommer på polismyndigheten och endast undantagsvis på åklagaren. Enär det kan vara fråga om ett sakligt bedömande av anmaningens riktighet, bör däremot beslutet om återbetalning ej meddelas av indrivningsmyndigheten.

Bestämmelserna med avseende å anmanings verkan synas böra upptagas i en särskild paragraf närmast efter den förevarande, vilket föranleder ändrad numrering å därefter följande paragrafer. Stadgandet rörande återbetalning av erlagd bot kan lämpligen upptagas i ett nytt andra stycke i förslagets 4 §.

Under hänvisning till det anförda förordar lagrådet, att i 3 § andra och tredje punkterna av första stycket samt andra stycket uteslutas och ersätts av bestämmelser under 4 §.

Beträffande den nya 4 § hemställas, att den får innehålla att, om anmaning som avses i 3 § blivit meddelad, åklagaren må underlåta åtal samt att, därest boten ej betalas, åtal för förseelsen skall äga rum. Det sistnämnda är i och för sig överflödigt att angiva men kan böra medtagas för att förtydliga innehållet. För den händelse denna hemställan ej beaktas torde, med förtydligande av förslagets regler, böra i 4 § stadgas att, om anmaning som avses i 3 § blivit meddelad, åtal ej skall äga rum samt att, om boten icke

betalas inom tid, som medgives för betalningen, anmaningen ej utgör hinder för åtal. Däremot torde motsvarighet till 3 § andra stycket i förslaget icke böra medtagas.

4 §.

I den föreslagna bestämmelsen — som med lagrådets förut angivna uppfattning om botens natur icke torde vara nödvändig men som kan vara önskvärd i tydlighetens intresse — bör ordet parkeringsbot enligt vad som anförts vid lagrubriken utbytas mot trafikbot.

Såsom ett andra stycke i 4 §, vilken skulle bli 5 §, torde kunna upptagas den bestämmelse angående återbetalning av erlagd bot som lagrådet berört vid 3 §. Stadgandet kan innehålla, att återbetalning av bot må ske i de fall och i den ordning Konungen bestämmer.

5 §.

Under hänvisning till vad som anförts vid 3 § hemställas, att andra punkten får utgå ur förevarande paragraf, vilken skulle bli 6 §.

### **Förslaget till lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken**

Om lagrådets hemställan vid 3 § beträffande verkan av anmaning att erlægga bot godtages, bör hänvisningen i förevarande lagrum erhålla jämkad avfattning. Beträffande utformningen i övrigt av denna hänvisning synes uttrycket förseelse icke böra användas. I rättegångsbalken begagnas detta uttryck endast i fråga om förseelse i rättegång och nyttjas eljest, så i kapitlet om strafföreläggande, beteckningen brott. Ej heller synes behöfligt att särskilt omnämna trafikbot. Bestämmelsen torde kunna få det innehåll, att angående rätt för åklagare att underlåta åtal för vissa brott, som ej äro belagda med svårare straff än böter omedelbart i penningar, gälle vad särskilt är stadgat.

Godtages icke nyssnämnda hemställan, torde åt hänvisningen i förevarande paragraf kunna givas den lydelsen, att angående hinder mot åtal för vissa brott, som ej äro belagda med svårare straff än böter omedelbart i penningar, gälle vad särskilt är stadgat.

Ur protokollet:

*T. Johansson*

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementetsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i statsrådet å Stockholms slott den 14 oktober 1960.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, NORDLANDER.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, lagrådets den 10 oktober 1960 avgivna utlåtande över de till lagrådet den 15 september samma år remitterade förslagen till

- 1) lag om parkeringsbot; samt
- 2) lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken.

Efter redogörelse för vad lagrådet yttrat anför föredraganden.

Lagrådet har ansett, att ordet parkering ej bör brukas i benämningen på påföljden eller vid angivande av de förseelser varom är fråga. Skälet härtill är, att lagrådet finner det olämpligt att använda ordet parkering i fråga om åtgärd som enligt den grundläggande trafikförordningen ej inrymmes under detta begrepp. Det är riktigt, att benämningen icke är fullt adekvat, men den täcker i stort sett den grupp av förseelser det här är fråga om. Den benämning på påföljden som lagrådet för sin del förordat — trafikbot — synes mindre tillfredsställande, då den kan leda tanken till trafikförseelser över huvud taget och särskilt till förseelser, begångna med fordon som befinner sig i rörelse. Enligt min mening bör därför benämningen parkeringsbot bibehållas i lagens rubrik och text. Särskild benämning på de förseelser som avses torde enligt vad lagrådet anfört kunna undvaras.

Vad angår verkan i åtalshänseende av anmaning att betala parkeringsbot synes det vara bäst i överensstämmelse med det förenklade förfarandets syfte, att strafföreläggande eller åtal skall vara uteslutet, om betalningen erlägges inom den i anmaningen utsatta tiden eller inom tid som gäller enligt senare medgivet anstånd. Med hänsyn till att det här regelmässigt är fråga om förseelser av bagatellartad natur synes det ej finnas behov av att medge att, sedan anmaning skett, rättelse må ske till den felandes nackdel. I sådant fall då strafföreläggande meddelas oaktat den felande erlagt boten enligt anmaningen, skulle det visserligen, såsom lagrådet påpekat, vara att föredraga att rättelse kunde ske genom att boten återbetalas i stället för att strafföreläggandet undanröjes genom besvär eller resning. Det kan emellertid antagas, att dylika felaktiga strafförelägganden kommer att bli mycket sällsynta. Liknande komplikationer i förhållande till åtal torde också bli ovanliga. Det synes ej vara anledning att med hänsyn till sådana undantagsfall ge systemet den mera lösliga kontur som lagrådets förslag innebär. Jag anser

således, att det remitterade förslagets ståndpunkt, att åtal ej skall äga rum, om den felande betalar boten inom tid som medgives för betalningen, bör vidhållas.

Om betalningen erlægges efter den frist som gäller enligt anmaningen eller sedermera medgivet anstånd, skall ej föreligga hinder mot åtal. I enlighet med vad som förordats i det remitterade förslaget bör dock betalningen kunna godtagas och åtal respektive strafföreläggande alltså underlåtas, för den händelse betalningen erlægges innan stämning eller strafföreläggande delgivits. Erlägges boten senare, bör betalningen vara utan verkan i åtalshänseende.

Lagtexten torde i nu berörda avseenden kunna utformas i enlighet med lagrådets i andra hand gjorda hemställan. Dock torde motsvarighet till 3 § andra stycket i det remitterade förslaget böra bibehållas.

Erlagd bot bör återbetalas i fall då den enligt vad nyss angivits skall vara utan verkan samt då dubbelbetalning eller annat dylikt misstag ägt rum. I enlighet med lagrådets förslag torde närmare föreskrifter om återbetalning få meddelas av Kungl. Maj:t. Härvid bör beaktas vad lagrådet anfört där- om att såsom villkor för återbetalning, då fel blivit begånget, icke städse bör krävas att felet är uppenbart.

Lagrådets övriga ändringsförslag torde böra beaktas. Därutöver bör vissa redaktionella jämkningar vidtagas.

Föredraganden hemställer härefter, att Kungl. Maj:t måtte genom proposition

dels jämlikt 87 § regeringsformen föreslå riksdagen att antaga förslag till

1) lag om parkeringsbot; samt

2) lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken,

dels anhålla om riksdagens yttrande över det vid statsrådsprotokollet den 15 september 1960 fogade förslaget till

3) förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648).

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

T. Johansson