

Nr 40

Utlåtande i anledning av dels Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om parkeringsbot, m. m., dels ock i ämnet väckta motioner.

Genom en den 14 oktober 1960 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 175, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under återopande av propositionen bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll *dels* föreslagit riksdagen att antaga vid propositionen fogade förslag till

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

De vid propositionen fogade författningsförslagen är av följande lydelse:

1) 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 medgives 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.

2) 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 §.

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

Åklagare 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, gälla vad särskilt är stadgat.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1961.

3) Förslag

till

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

Härigenom förordnas, att 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951¹ 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.

I samband med propositionen har utskottet till behandling förehåft två i anledning av densamma väckta motioner, nämligen de likalydande motio-

¹ Senaste lydelse, se SFS 1958:222.

nerna nr 708 i första kammaren av herr *Hanson, Per-Olof*, och herr *Hedblom* och nr 869 i andra kammaren av herrar *Anderson* i Sundsvall och *Larsson* i Stockholm. Motionerna utmynnär i hemstállan att riksdagen mátte a) uttala att kommun skall tillerkännas rätt till viss del av medel som inflyter genom parkeringsbot som ersättning för kommunens kostnader i samband med parkeringsövervakningen samt b) besluta tillägg i den föreslagna lagen om parkeringsbot av ovan angiven innebörd och bemyndiga Kungl. Maj:t att i administrativ ordning utfärda erforderliga tillämpningsföreskrifter.

Beträffande de skäl som motionärerna anført får utskottet, i den mån redogörelse därför icke lämnas här nedan, hänvisa till motionerna.

Inledning

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. Vid promemorian fogat förslag till lag om parkeringsbot samt förslag till lag om ändring i rättegångsbalken finnes såsom bilaga (Bilaga B) fogat vid propositionen, vartill utskottet får hänvisa.

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 trafiksakerhetsråd, 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.

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 utfärdas 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 lagakraftätagande 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 parkeringsförseelser; under åttamånadersperioden maj—december 1959 utfärdades i Stockholm strafförelägganden avseende sammanlagt 51 800 parkeringsförseelser.

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 förseelser använder sålunda polisen i dessa städer en särskild blankett, som, när den är ifyllt, 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 förseelsen 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 parkeringsförseelser. Den ifrågakvarande blanketten har numera införts i de flesta större städer. I Stockholm betecknas blanketten, när den användes för parkeringsförseelser, P-blanketten.

På grund av det stora antalet förseelser 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 förutsättes 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. Enligt 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 upp-

ställning 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 resolution 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 stä-

der 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 åvägabringa 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 onödig 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 å 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 å 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 tillämnar 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. parkeringsföreselser. 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 parkeringsföreseelser ansetts medföra alltför stora svårigheter att i varje särskilt fall undersöka, huruvida den misstänkte tidigare dömts för felparkering.

I propositionen finnes å s. 13—80 intagen en redogörelse för parkeringsföreseelserna i vissa större städer (s. 13), det nuvarande förfarandet vid handläggningen av parkeringsärenden (s. 19), tidigare reformförslag (s. 22), utländsk rätt (s. 27), utredningsmannens förslag (s. 39) och remissyttrandena däröver (s. 52). Beträffande nämnda redogörelse tillåter sig utskottet att hänvisa till propositionen; här redovisas endast följande avsnitt av redogörelsen för remissyttrandena.

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 uppbörd 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 trafikförelser. 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 förelser 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.

Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, följande: »Såsom av den förut lämnade redogörelsen framgår har i samband med den under det senaste decenniet fortskridande starka expansionen av bilismen antalet parkeringsförelser avsevärt stigit. Belysande är att medan antalet rapporterade parkeringsförelser 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 förelser 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 parkeringsöverträdelser. 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 inrättats 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 överträdelser av de allmänna parkeringsföreskrifter som är upptagna i 49 § vägtrafikförordningen. Beträffande detta spörsmål vill jag framhålla, att det alldeles övervägande antalet parkeringsförseelser avser överträdelser av de lokala trafikföreskrifterna. Det väsentliga är alltså att det nya förfarandet blir tillämpligt på dessa överträdelser. 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 spårvägs- 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 hör 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 yr-

kats, att överträdelser av lokala parkeringsföreseelser 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 föreseelser, 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 parkeringsföreseelser, 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 föreseelser 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 parkeringsföreseelser. 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 föreseelser 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 föreseelser, anser jag i likhet med utredningsmannen, att bestämmelserna i ämnet ej bör upptagas i rättegångsbalken utan i särskild lag. I rättegångsbal-

ken 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 lorde 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 huvudmannaskapet 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

Beträffande specialmotiveringen får utskottet hänvisa till propositionen (s. 86—92).

Lagrådet

Lagrådets utlåtande finnes intaget å s. 96—102 i propositionen, vartill utskottet i andra än här nedan intagna delar får hänvisa. I sitt yttrande har lagrådet inledningsvis anfört följande:

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 förare 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 erlägga 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 oegentligt att anse ifrågavarande belopp såsom en avgift, tydligen av offentligrättslig 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. byggingabalken).

I enlighet med det sagda är förslagets 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 kun-

na 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 erlagga 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.

Rörande det till lagrådet remitterade förslaget till lag om parkeringsbot har lagrådet vidare yttrat bl. a. följande:

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 förseelser 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.

Motionerna

I motionerna I:708 och II: 869 har anförts, att det synes uppenbart otillfredsställande att medel som uppbäres av kommunala organ i samband med en av kommunen ordnad övervakning av gatuparkeringen helt skall tillfalla kronan. Då kostnaderna för att ordna denna övervakning helt skulle

komma att åvila kommunerna förefaller det enligt motionärernas mening rimligt att vederbörande kommun tillerkännes rätt till en viss del av de medel som inflyter genom parkeringsbotsystemet till bestridande av de kommunala kostnaderna. Motionärerna hemställer därför att riksdagen måtte klart uttala att kommunerna skall tillerkännas sådan rätt, varefter det bör ankomma på Kungl. Maj:t att efter samråd med vederbörande kommunala myndigheter och organisationer på administrativ väg förordna om att till kommun skall utbetalas viss del av de medel som inflyter genom parkeringsbot som ersättning för de kostnader som åvilar kommunerna för övervakning av gatuparkeringen. Ett tillägg bör då göras i den föreslagna lagen om parkeringsbot av denna innebörd. Till stöd för denna hemställan anföres vidare bl. a. följande:

Såsom påpekats av flera remissinstanser synes det i fråga om avgift av det slag det här är fråga om icke vara möjligt att åberopa önskemål om en enhetlighet i det straffrättsliga påföljdssystemets tillämpning som skäl för att parkeringsbot skall tillfalla kronan. Här är det ju nämligen icke fråga om någon påföljd. Varken domstolar eller indrivningsmyndigheten berörs heller. Detta åskådliggörs för övrigt genom det grundläggande faktum, att avgiftsbetalningen icke har anknytning till någon identifiering.

Mot den föreslagna bestämmelsen om att parkeringsbot skall tillfalla kronan har också från kommunala och andra remissinstansers sida anförts starka skäl och i stället föreslagits, att avgifterna böra tillfalla vederbörande kommun. Det främsta skäl som åberopats härför är, att det i huvudsak är fråga om beivrande av förseelser mot lokala trafikföreskrifter. Parkeringsfrågorna torde få ses som en del av det trafikproblem, vars lösning blivit en alltmer påträngande kommunal angelägenhet, särskilt i de större städerna och som krävt betydande kommunala insatser med en praktisk målsättning helt vid sidan om den normala polisiära ordningshållningen. Som ett led i de kommunala åtgärderna på detta område har bland annat uppbyggts en organisation av trafikövervakare. Det är, såsom bland annat anförts i ett remissyttrande från Stockholms stad, som närmast berörs av den föreslagna lagstiftningen, uppenbart, att de problem som framkallas av bilismens kraftiga utveckling icke böra och icke heller kunna lösas allenast genom traditionell ordningsövervakning av polispersonal och beivrande med straffrättsliga regler. De avgiftsmedel som inflyta med en i förebyggande syfte anordnad övervakning av gatuparkeringen böra därför rimligen tillfalla kommunen. Liknande synpunkter ha också anförts i yttranden från de övriga berörda storstäderna. Sålunda har gatunämnden i Malmö påpekat, att kostnaden för tillsynen över efterlevandet av föreskrifter om parkering och dylikt i allt högre grad kommit att övervälrats på kommunerna. Stadskollegiet i Göteborg liksom trafikpolisintendenten i Stockholm har förordat särskilt statsbidrag för täckande av städernas kostnader för beivrande av förseelser mot de lokala trafikföreskrifterna.

Utskottet

Den i propositionen föreslagna lagen om parkeringsbot skall möjliggöra en förenklad handläggning av parkeringsförseelser. Det förutsattes att det nya förfarandet, vars tillämpning i lokalt hänseende skall vara beroende på Kungl. Maj:ts förordnande, i första hand skall komma till användning i

storstäderna och de samhällen, som ligger i storstädernas närhet. Förfarandet med parkeringsbot innebär i korthet att polisman eller särskild trafikövervakare till fordonets förare överlämnar eller på fordonet fäster en skriftlig anmaning till föraren att med anledning av förseelsen inom viss kortare tid betala en för den aktuella överträdelsen fastställd parkeringsbot, som angives å ett anmaningen vidfogat inbetalningskort. Om boten erlægges tillämpas ej det nu gängse förfarandet med strafföreläggande eller åtal. I de fall åter då den meddelade anmaningen icke efterkommes handlägges ärendet i vanlig ordning. Den nya lagen kräver vissa följdändringar i rättegångsbalken och vägtrafikförordningen.

Antalet rapporterade parkeringsförseelser har i Stockholm stigit från 15 839 år 1951 till 102 645 år 1959. Även övriga storstäder uppvisar en liknande utveckling i fråga om parkeringsförseelsernas antal. Mot bakgrunden härav har det framstått såsom en synnerligen angelägen reform att få till stånd ett förenklat handlägningsförfarande för överträdelse av parkeringsföreskrifter och utskottet har också i olika sammanhang under senare år i princip uttalat sig för en sådan reform. Det synes uppenbart att det nu framlagda förslaget kommer att medföra en väsentlig arbetslättning i första hand för polis- och åklagarmyndigheten och därigenom ge ökat utrymme åt en mera angelägen brottsbekämpande verksamhet.

Av förslagets konstruktion följer att det nya förfarandet endast utgör ett alternativ till den vanliga proceduren med strafföreläggande eller åtal; den felande har alltså möjlighet att, om han så önskar, få förseelsen prövad i vanlig ordning. Vid sådant förhållande synes förslagets genomförande icke böra möta hinder från rättssäkerhetssynpunkt. Ej heller eljest har den i propositionen föreslagna utformningen av det förenklade förfarandet givit utskottet anledning till erinran. Utskottet vill emellertid ifrågasätta om det icke kunde vara lämpligt att i den avsedda blanketten till parkeringsanmärkning erinra om den föreliggande möjligheten att få förseelsen prövad på vanligt sätt.

Vid remissbehandlingen av det utredningsförslag som ligger till grund för propositionen har utredningsmannens ståndpunkt att det nya förfarandet endast skulle tillämpas beträffande förseelser mot lokala parkeringsföreskrifter i allmänhet godtagits; det övervägande antalet felparkeringar i storstäderna avser sådana föreskrifter. Det har emellertid också framställts olika förslag om att förfarandet skulle utsträckas att gälla även för vissa överträdelser av de allmänna parkeringsföreskrifterna i 49 § vägtrafikförordningen. I propositionen har dessa önskemål så till vida tillgodosetts att det förenklade förfarandet kan användas jämväl vid förseelser mot 49 § 3 mom. vägtrafikförordningen. Eftersom det nya systemet för beivrande av parkeringsförseelser är helt oprövat, bör en utsträckning av användningsområdet utöver vad i propositionen föreslagits icke gärna ske förrän en tids erfarenheter vunnits. Om tillämpningen av förfarandet med parkeringsbot skulle giva goda erfarenheter, synes dock de framlagda förslagen om en ytterligare utvidgning av användningsområdet böra upptagas till förnyat övervägande.

För att utmärka att det nya förfarandet skall vara tillämpligt på överträdelse av stoppförbud som meddelats i lokal trafikföreskrift har avfattningen av 1 § i det till lagrådet remitterade förslaget till lag om parkeringsbot efter hemställan av lagrådet jämkats på det sätt att »parkering eller annan uppställning av motorfordon» ersatts med »parkering eller annan uppställning eller stannande av motorfordon». Den vidtagna ändringen synes med hänsyn till lydelsen av ansvarsbestämmelsen i 68 § första stycket vägtrafikförordningen böra föranleda den jämkningen i avfattningen av 61 § 1 mom. b) samma förordning att »parkering eller annan uppställning av fordon» ändras till »parkering eller annan uppställning eller stannande av fordon». En sådan ändring är påkallad även av det skäl att i rättstillämpningen visat sig föreligga ovisshet om huruvida överträdelse av stoppförbud som meddelats i lokal trafikföreskrift skall straffas med dagsböter eller penningböter.

Vad härefter angår den i motionerna I: 708 och II: 869 väckta frågan om att kommun skall tillerkännas rätt till en viss del av de medel som inflyter genom parkeringsbotssystemet har utskottet den uppfattningen att detta spörsmål icke kan ses isolerat. Frågan har sådan principiell räckvidd att den icke lämpligen bör utbrytas ur sitt stora sammanhang. Såsom departementschefen framhållit pågår flera utredningar, vilkas resultat kan komma att påverka frågan, nämligen 1957 års polisutredning, 1955 års stadsutredning och stadsdomstolsutredningen. Det kan tillfogas, att en utredning om frågor rörande parkering helt nyligen tillsatts och att en av de centrala utredningsfrågorna gäller sättet att bekosta parkerings- och uppställningsplatserna. Med utredningen åsyftas att klarlägga, vilka finansieringsmetoder som i skilda fall är de bästa. Bl. a. skall undersökas, i vad mån det är möjligt att låta fordonsägarnas kostnadsansvar komma till direkt uttryck genom sättet för finansieringen. Det av motionärerna upptagna spörsmålet är sålunda avhängigt av ett flertal andra ännu olösta frågor, och det synes därför enligt utskottets mening icke böra lösas i detta sammanhang. Utskottet anser sig följaktligen böra avstyrka bifall till motionärernas framställning.

Som nämnts kräver lagen om parkeringsbot vissa följdändringar i rättegångsbalken och vägtrafikförordningen. Vid sin granskning av propositionens förslag i dessa hänseenden har utskottet ej funnit anledning till annan erinran än vad som framgår av uttalandet ovan rörande jämkad avfattning av 61 § 1 mom. b) vägtrafikförordningen.

Under hänvisning till vad ovan anförts får utskottet hemställa,

A. att riksdagen — med avslag å motionerna I: 708 och II: 869 — måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till lag om parkeringsbot;

B. att riksdagen måtte antaga det vid propositionen fogade förslaget till lag om ändrad lydelse av 20 kap. 6 § rättegångsbalken;

C. att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anmäla, att riksdagen icke funnit skäl att i anslutning till det vid

propositionen fogade förslaget till förordning om ändrad lydelse av 67 § vägtrafikförordningen den 28 september 1951 (nr 648) göra andra uttalanden än utskottet i förevarande utlåtande upptagit.

Stockholm den 23 november 1960

På första lagutskottets vägnar:

INGRID GÄRDE WIDEMAR

Vid detta ärendes behandling har närvarit

från första kammaren: fru Gärde Widemar, herrar Branting, Per Olofsson, Per-Olof Hanson, Erik Svedberg, Arvidson, Fagerström och Svanström;

från andra kammaren: herr Hedqvist, fru Johansson, herr Östrand, fru Löfqvist, herr Larsson i Norderön, fru Lidman-Frostenson, herrar Larsson i Stockholm och Hedin.

Reservation

Vid A i utskottets hemställan

Förslaget till lag om parkeringsbot

Till 5 §.

Av herrar *Hanson*, *Per-Olof*, och *Larsson* i Stockholm, vilka ansett, att sjätte stycket i utskottets yttrande (Vad härefter — — — motionärernas framställning) bort ersättas med text av följande lydelse:

»Med hänsyn till att kostnaderna för övervakningen av gatuparkeringen helt kommer att åvila vederbörande kommun delar utskottet motionärernas uppfattning att det är otillfredsställande att de medel som av kommunala organ uppbäres i samband med denna övervakning helt skall tillfalla kronan. Det synes väl motiverat att vederbörande kommun tillerkännes rätt till viss del av de medel som inflyter genom parkeringsbotssystemet till bestridande av de kommunala kostnaderna. Utskottet föreslår att ett stadgande av denna innebörd införes i lagen om parkeringsbot. Det synes lämpligen böra ske genom en ändrad lydelse i 5 §. Det bör sedan ankomma på Kungl. Maj:t att med stöd av ett sådant stadgande och efter samråd med vederbörande kommunala myndigheter och sammanslutningar förordna om att till kommun överföra viss del av de medel som inflyter genom parkeringsbot.»

och vilka ansett, att utskottet bort hemställa,
att riksdagen, i anledning av motionerna I: 708 och II:
869, måtte för sin del besluta sådan ändring i 5 § förslaget
till lag om parkeringsbot, att stadgandet får följande lydelse:

5 §.

Parkeringsbot tillfaller kronan; dock må Kungl. Maj:t äga rätt förordna
om att till kommun överföra viss del av de medel som inflyta genom parke-
ringsbot.