

Nr 1097

Av herr **Strandberg m. fl.**, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 140, med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648), m. m.*

(Lika lydande med motion nr 1265 i Andra kammaren)

Det blir allt vanligare att anmaning att betala parkeringsböter inte leder någon vart, eftersom fordonsägaren svårligen kan överbevisas i ansvarsfrågan, då föraransvar gäller. I Stockholm som numera svarar för ungefär hälften av rikets parkeringsbotsärenden — 75 000 stycken av 161 000 andra kvartalet 1969 — har betalningsfrekvensen således sjunkit till 49 % under nämnda kvartal. Det innebär en nedgång med 15 % jämfört med tredje kvartalet 1968.

Denna utveckling har redan 1967 ägnats uppmärksamhet i rikspolis skrivelse till justitiedepartementet. Under våren 1969 återkom gatu- och trafikroteln i Stockholm i ärendet med en skrivelse till kommunikationsdepartementet.

Detta har föranlett chefen för kommunikationsdepartementet att i proposition nr 140 föreslå straffansvar för fordonsägaren i samband med parkeringsförseelser, och han menar uttryckligen att hinder inte föreligger mot att behandla frågan om och införa ägaransvar innan ställning tas till parkeringskommitténs betänkande i övrigt.

Visserligen har parkeringskommittén funnit ägaransvar vid parkeringsförseelser tilltalande ur effektivitetssynpunkt men understrukt att detta förutsätter civilrättslig procedur. Man har således från kommitténs sida respekterat den grundläggande princip som gäller inom brottmåls-handläggning och som lägger bevisbördan på åkagarsidan. Denna princip är allmänt omfattad inom den västerländska rättstillämpningen.

Trots detta — om än med tvekan — föreslår departementschefen att straffrättsligt ägaransvar vid parkeringsförseelser skall införas. Departementschefen menar att "den praktiska effekten", nämligen "att parkeringsbot betalas i betydligt större omfattning än nu — är så väsentlig att de principiella betänkligheter som kan hysas mot ett ägaransvar, utformat på angivet sätt, bör få vika" (s. 37 i propositionen). I sammanhanget talas om "subsidiärt" ägaransvar, som om det subsidiära skulle vara en förmildrande omständighet, vilken motiverade avsteg från en viktig rättsprincip. Eftersom en oskyldig ägare trots allt själv måste utreda ansvarsfrågan och i förekommande fall utpeka den skyldige samt, om denne nekar, bevisa

vederbörandes skuld, motsvarar det hela i praktiken snarare strikt ägaransvar.

Departementschefens förslag om ägaransvar är uppseendeväckande. Vi kan inte dela den meningen att en bagatellförseelse som en parkeringsförseelse skulle motivera viktiga principiella avsteg från rådande rättsliga grundteser. Innebörden av sådana avsteg ger utrymme för ett oroande perspektiv på rättstillämpningen eftersom den enskilde medborgaren inte bara anklagas av samhällets myndigheter för olika brott utan också till fredande från anklagelsen åläggs att bevisa att annan person varit den skyldige. Från rättssäkerhetssynpunkt motsätter vi oss bestämt att sådana tendenser accepteras i svenskt rättsväsen.

Vi anser inte i det här speciella fallet att det går att jämföra parkeringsförseelser med t. ex. bristfällig fordonsutrustning, underlåten registrering och liknande underlåtenhetsförseelser, som enligt vägtrafikförordningen i första hand läggs ägaren till last. Det är nämligen naturligt med ägaransvar när det gäller den typen av förseelser.

Enligt parkeringskommittén har en stor del av parkeringsärendena sin upprinnelse i att firmabilar felparkerats. En del firmor tycks t. o. m. ha påtagit sig de anställdas betalningsansvar. Detta förhållande måste i sig självt inge starka principiella betänkligheter, eftersom det är fråga om ett slags brottmålsärenden. Att permanenta situationen så att man genom lagstadgat ägaransvar ställer firmor inför valet att antingen betala sina anställdas böter eller utreda och inför polismyndighet ange, vem den felande föraren är, ter sig minst sagt olämpligt. Det innebär ju bl. a. i praktiken att allt fler firmor måste komma att se detta som en normal utgift, vilket rimmar mycket illa med den författningsmässigt bibehållna kriminaliseringstanken. Härigenom kommer det allmänna rättsmedvetandet att ytterligare förvillas, vilket i sin tur leder till att syftet med den föreslagna ändringen i vägtrafikförordningen troligen icke kommer att uppnås. Syftet måste vara att åstadkomma en minskning av antalet parkeringsförseelser. Mycket talar för att man kan nå motsatt effekt. Man kan ju rimligen inte räkna med att firmor skall syssla med sådan polisiär utredningsverksamhet som inte polismyndigheterna själva klarar av. Med hänsyn till detta och till vad anständigheten kräver av ett företags personalpolitik torde man då från firmornas sida hellre lägga ut pengar på böter än på en för inblandade parter irriterande utredningsverksamhet.

När det däremot gäller den rena privatbilismen torde ett ägaransvar vid parkeringsförseelser sannolikt medföra en avskräckande effekt som måhända minskar totalomfattningen av parkeringsförseelserna. Men de principiella betänkligheterna kvarstår. Kungl. Maj:ts förslag omöjliggör ju för en bilägare att undkomma böter även om vederbörande varit i t. ex.

Kina vid tidpunkten för brottet, såvida inte bilägaren kan utreda vem som fört fordonet och anger personen i fråga.

Den normala bevisföringsgången måste iakttagas även när det gäller parkeringsföreseelser. Att den av administrativa skäl endast med svårighet kan tillämpas bör inte få motivera ett regelsystem som leder till uppenbara orättvisor och därmed är ägnat att undergräva rättssäkerheten. Även om ett antal bilförare i dag gör ohederliga undanflykter för att slippa parkeringsböter är dock brottets art och samhällsvåda sällan av sådan karaktär att man för att komma åt dessa ohederliga bilförare kan offra dem som är oskyldiga.

Med stöd av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 140 i vad avser införandet av fordonsägaransvar vid parkeringsföreseelser där parkeringsbot kan användas, samt

att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte hemställa att nytt förslag till handläggning av parkeringsärenden framlägges sedan ställning tagits till parkeringskommitténs betänkande i övrigt.

Stockholm den 18 november 1969

Bertil Strandberg (m) Paul Brundin (m) Henrik Åkerlund (m)

Nr 1098

Av herr **Tistad m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition nr 140, med förslag till kungörelse om ändring i vägtrafikförordningen (1951: 648), m. m.*

(Lika lydande med motion nr 1264 i Andra kammaren)

Stockholm den 18 november 1969

Eskil Tistad (fp)

S.-O. Österdahl (fp)

Stig Stefanson (fp)

Rolf Wirtén (fp)