

KOMMUNIKATIONSUTSKOTTETS BETÄNKANDE 29/2005 rd

Regeringens proposition med förslag till lag om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot

Lagmotion med förslag till lag om ändring av 9 § i lagen om parkeringsbot

INLEDNING

Remiss

Riksdagen remitterade den 25 oktober 2005 en proposition med förslag till lag om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot (RP 168/2005 rd) till kommunikationsutskottet för beredning.

154/2005 rd — Anni Sinnemäki /gröna m.fl.), som remitterades till utskottet den 1 december 2005.

Motioner

I samband med propositionen har utskottet behandlat följande motioner:

- lagmotion med förslag till lag om ändring av 9 § i lagen om parkeringsbot (LM 119/2003 rd — Saara Karhu /sd m.fl.), som remitterades till utskottet den 13 november 2003,
- lagmotion med förslag till lag om ändring av 9 och 10 § i lagen om parkeringsbot (LM 151/2004 rd — Sade Tahvanainen /sd m.fl.), som remitterades till utskottet den 24 februari 2004 och
- lagmotion med förslag till lag om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot (LM

Sakkunniga

Utskottet har hört

- lagstiftningsråd Ilari Hannula, justitieministeriet
- äldre regeringssekreterare Anna-Liisa Tarvainen, kommunikationsministeriet
- överinspektör Riitta Aulanko, inrikesministeriet
- trafikingenjör Silja Siltala, Finlands Kommunförbund
- kommunal parkeringsövervakaren Kaija Kossila, Helsingfors stad
- byggnadsjurist, parkeringsövervakare Juha Ruuth, S:t Michels stad.

Dessutom har skriftligt utlåtande lämnats av

- Automobilförbundet rf.

PROPOSITIONEN OCH MOTIONERNA

Propositionen

I propositionen föreslås att lagen om parkeringsbot ändras så att det föreskrivna maximibeloppet med vilket parkeringsboten av trafikskäl kan

höjas skall kunna överskridas med högst 10 euro i stadscentra inom den zon där parkeringsavgifterna är dyrast.

Lagmotionerna

Lagmotion LM 119/2003 rd handlar huvudsakligen om att ändra den i 9 § i lagen om parkeringsbot föreskrivna betalningstiden från en vecka till 14 dygn.

Lagmotion LM 151/2004 rd koncentrerar sig på ändring av den i 9 § i lagen om parkeringsbot föreskrivna betalningstiden från en vecka till en

månad och på att ersätta den i lagens 10 § nämnda förseningsavgiften med dröjsmålsränta enligt räntelagen.

Lagmotion LM 154/2005 rd föreslår en höjning av den högsta parkeringsboten från 40 euro till 66 euro. Det rör sig om ett parallellförslag till RP 168/2005 rd med förslag till lag om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot.

UTSKOTTETS ÖVERVÄGANDEN

Allmän motivering

Med hänvisning till propositionen och övrig utredning finner utskottet propositionen ändamålsenlig. Utskottet tillstyrker lagförslaget med följande anmärkningar och ändringsförslag.

Reformen utgår från att en genomgripande revidering av systemet med parkeringsbot är möjlig när respektive lagar om ordningsbotsförfarande och strafforderförfarande skrivs om eller därefter. Även majoriteten av de remissinstanser som lämnat utlåtanden om justitieministeriets preliminära förslag omfattade denna synpunkt. En helhetsreform är påkallad också med hänsyn till att grundlagsutskottet har ansett att regeringen bör vidta åtgärder för att omarbета bestämmelserna i respektive lag om ordningsbot och strafforderförfarande så att de motsvarar grundlagen. Reformen borde gälla såväl parkeringsbotens belopp och en allmän förhöjning av beloppet, förhöjningens storlek och en eventuell differentiering av förhöjningen med utgångspunkt i de menliga följderna av parkeringen, som andra frågor i anslutning till ordningsbotssystemet som gäller exempelvis en förlängning av betalningstiden. Justitieministeriet har emellertid framhållit att den nu föreslagna, mycket begränsade möjligheten att överskrida parkeringsboten inte strider mot den syn grundlagsutskottet har hävdad.

Utskottet finner inte den nu föreslagna propositionen särskilt behövlig utan anser att ärendet hade kunnat skötas i samband med en mer genomgripande revidering av lagen om ordningsbotsförfarande och lagen om strafforderförfaran-

de. Samtidigt är det motiverat att diskutera sambandet mellan parkeringsbot och kontrollavgift i kollektivtrafik och hur dessa avgifter förhåller sig till ordningsboten. Utskottet uppmanar statsrådet att skyndsamt åtgärda saken.

I den nu föreslagna partiella reformen vill regeringen bibehålla parkeringsbotssystemet schematiskt, enkelt, lättillämpat och lättövervakat. Parkeringsboten är i själva verket redan differentierad eftersom de farligaste felparkeringarna kan resultera i en parkeringsbot som utfärdas av en polismyndighet. Även om en parkeringsbot som differentieras utifrån de olägenheter en felparkering medför i princip skulle vara ett rättvisare system än det nu föreslagna, finns det praktiska skäl som talar för det schematiska system som propositionen nu utgår från. Definitionen och bedömningen av olägenheten skulle göra systemet såväl komplicerat som svårtilämpligt. Utskottet förordar därför ett schematiskt synsätt som inte bygger på en olägenhetsbedömning utförd av parkeringsövervakaren utan på att en eventuella sådana bedömningar görs av en polismyndighet.

När det gäller förvaltningspåföljer av sanktionsnatur, som kontrollavgift i kollektivtrafik, har grundlagsutskottet ansett att grunderna för betalningsskyldighet och de betalningsskyldigas rättsskydd samt grunderna för verkställighet skall regleras i lag (GrUU 32/2005 rd). Även parkeringsboten är en förvaltningspåföljd med karaktären av en sanktion och bestämmelser om den bör därför ingå i lag. Utskottet anser att det i samband med totalrevideringen finns skäl att överväga de högsta beloppen av både parke-

ringsbot och kontrollavgift i kollektivtrafik så att det genom bemyndigande att utfärda förordning vore möjligt att bestämma vilka belopp som ska tillämpas. På detta sätt kunde man undvika att smärre justeringar av påföljdsbeloppen inte nödvändigtvis behöver göras genom en regeringsproposition.

Detaljmotivering

Lagens rubrik. Utskottet anser att 9 § i lagen om parkeringsbot ska ändras och därför föreslås en motsvarande ändring i lagens rubrik. Utskottet har gjort denna ändring.

Ingressen. Eftersom utskottet föreslår en ändring i 9 § bör ingressen ändras på motsvarande sätt. Utskottet har därför omformulerat ingressen.

Motionerna

Lagmotion LM 119/2003 rd

9 §. Utskottet anser att den betalningstid om en vecka som nämns i lagens 9 § är kort, särskilt med beaktande av att den är förenad med den påföljd som nämns i 10 §, enligt vilken botens belopp höjs med hälften om betalning inte sker inom en vecka. Utskottet har informerats om att många kommuner inte har vidtagit åtgärder för att driva in den förhöjda avgiften om boten be-

talts inom två veckor. Utskottet lyfter dessutom fram att parkeringsboten på vissa områden efter denna lags ikraftträdande stiger till 50 euro och att dröjsmålspåföljden då blir 25 euro. Detta kan inte anses vara någon obetydlig påföljdsavgift. Utskottet föreslår därför att betalningstiden förlängs på det sätt som föreslås i lagmotionen. Utskottet föreslår emellertid formuleringen "två veckor" i 1 och 2 mom. i stället för föreslagna "fjorton dygn". Detta motsvarar den formulering om betalningstiden som används i bl.a. 9 § i lagen om ordningsbotsförfarande (66/1983).

Utskottet har gjort motsvarande ändringar i paragrafens text.

Lagmotionerna LM 151/2004 rd och LM 154/2005 rd

Med hänvisning till det som anförs ovan avstyrker utskottet lagmotionerna LM 151/2004 rd och LM 154/2005 rd.

Förslag till beslut

Med stöd av det som anförs ovan föreslår kommunikationsutskottet

att lagförslaget godkänns i enlighet med propositionen och lagmotion LM 119/2003 rd med ändringar (Utskottets ändringsförslag), och

att lagmotionerna LM 151/2004 rd och LM 154/2005 rd förkastas.

Utskottets ändringsförslag

Lag

om ändring av 7 § och 9 § i lagen om parkeringsbot

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 3 april 1970 om parkeringsbot (248/1970) 7 § 1 mom. *och* 9 §, *av den* 7 § 1 mom. sådant det lyder i lag 969/2001, som följer:

7 §
(Som i RP)

9 § (LM)

Fordonets förare skall meddelas skriftlig anmaning att betala boten inom *två veckor* från det anmaningen gavs. Anträffas föraren inte, kan betalningsanmaningen anbringas på synligt ställe på fordonet.

Har betalningsanmaning inte kunnat tillställas fordonets förare på i 1 mom. nämnt sätt, skall parkeringsövervakaren utan dröjsmål delge fordonets ägare eller innehavare, som är ansvarig för betalningen av boten, anmaning att erlægga boten inom *två veckor* från delfäendet.

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i RP)

Helsingfors den 2 december 2005

I den avgörande behandlingen deltog

ordf. Markku Laukkanen /cent
vordf. Matti Kangas /vänst
medl. Mikko Alatalo /cent
Leena Harkimo /saml
Saara Karhu /sd
Risto Kuisma /sd
Reijo Paajanen /saml

Erkki Pulliainen /gröna
Pertti Salovaara /cent
Arto Seppälä /sd
Timo Seppälä /saml
Harry Wallin /sd
Lasse Virén /saml
ers. Lyly Rajala /saml.

Sekreterare var

utskottsråd Mika Boedeker.

RESERVATION

Motivering

Avsikten med parkeringsbot är att se till att parkeringsförbud och begränsningar följs och att förelagda böter betalas. Om parkeringsboten är för låg har den ingen preventiv effekt när det gäller brott mot begränsningar och den uppmuntrar inte heller till prompt betalning. Ett beklagligt faktum är att parkeringsbotens största tillåtna belopp för tillfället är för lågt för att ha den effekten att parkeringsbegränsningarna skulle iakttas på alla håll i landet.

Parkeringsboten måste också stå i relation till parkeringsavgifterna. Syftet med att avgiftsbelägga parkeringen är framförallt trafikrelaterad. Den viktigaste grunden för avgifterna är att möjliggöra kundparkering i situationer där efterfrågan på parkeringsplatser överskrider utbudet. Parkeringsavgifterna har likaså haft betydelse för boende- och företagsparkering eftersom vissa platser varit avgiftsbelagda för utomstående. Höjning av parkeringsavgifterna har också kunnat motiveras med behovet att bibehålla kollektivtrafikens konkurrenskraft när dessa taxor höjts.

På de dyraste områdena är parkeringsboten endast dubbelt högre än en sju timmar lång avgiftsbelagd parkering. Mot bakgrund av detta är den föreslagna höjningen om 10 euro inte tillräcklig. Det är inte heller motiverat att begränsa

höjningen bara till de dyraste zonerna i de största städernas centrum för det finns höjningsbehov också på andra ställen.

Jag föreslår att den högsta tillåtna parkeringsboten höjs till 66 euro. Parkeringsboten ska, precis som nu, kunna höjas inom vissa avgränsade områden i kommunen. Då kan parkeringsboten höjas mer inom vissa stora städers centrum där också parkeringsavgifterna är höga. Lagen möjliggör ändå höjningar av parkeringsboten också på andra områden när trafikrelaterade skäl föreligger. En tillräckligt hög nivå på den största tillåtna boten gör det också möjligt att differentiera parkeringsboten på det sett som avses i propositionen eftersom det finns tillräckliga marginaler.

I 97 kommuner har man gått in för höjd parkeringsbot. Av propositionen framgår att bara tio städer har tagit i bruk den högsta möjliga parkeringsboten, dvs. 40 euro. En höjning av den högsta tillåtna parkeringsboten innebär inte att parkeringsboten stiger automatiskt utan beslutet ska alltid fattas separat.

Förslag

Med stöd av det som anförs ovan föreslår jag

att lagförslaget godkänns med följande ändringar:

Lag

om ändring av 7 § och 9 § i lagen om parkeringsbot

I enlighet med riksdagens beslut

ändras i lagen av den 3 april 1970 om parkeringsbot (248/1970) 7 § 1 mom. och 9 §, av dem 7 § 1 mom. sådant det lyder i lag 969/2001, som följer:

7 §

Parkeringsboten är oberoende av felets art 10 euro. Genom förordning av inrikesministeriet

kan botens belopp dock höjas till högst 66 euro, om detta anses nödvändigt av trafikskäl. Förhöj-

KoUB 29/2005 rd — RP 168/2005 rd, LM 119/2003 rd

ningen kan även avse en kommun eller ett visst
område i en kommun. (*Utesl.*)

— — — — —

9 §
(Som i KoUB)

Ikraftträdandebestämmelsen
(Som i KoUB)

Helsingfors den 2 december 2005

Erkki Pulliainen /gröna