

RP 168/2005 rd

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

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det 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. Lagen avses träda i kraft ungefär en månad efter det att den har antagits och blivit stadfäst.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....	2
ALLMÄN MOTIVERING.....	3
1. Nuläge	3
2. Målsättning och föreslagna ändringar.....	3
3. Propositionens konsekvenser	3
4. Beredningen av propositionen	4
DETALJMOTIVERING.....	5
1. Lagförslag.....	5
2. Ikraftträdande.....	6
LAGFÖRSLAG	7
om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot.....	7
BILAGA.....	8
PARALLELLTEXT	8
om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot.....	8

ALLMÄN MOTIVERING

1. Nuläge

Bestämmelser om parkeringsbotens belopp finns i 7 § i lagen om parkeringsbot (248/1970). Parkeringsboten är oberoende av felets art 10 euro, men den kan genom förordning av inrikesministeriet höjas till högst 40 euro, om det anses nödvändigt av trafikskäl. Höjd parkeringsbot gäller i 97 kommuner. I sex kommuner är parkeringsboten 15 euro, i 16 kommuner 20 euro, i 23 kommuner 25 euro, i 40 kommuner 30 euro och i fem kommuner 35 euro. Den högsta möjliga parkeringsboten på 40 euro tillämpas i Esbo, Helsingfors, Jyväskylä, Lahtis, Rovaniemi, Tammerfors, Träskända, Uleåborg, Vanda och Åbo.

Den senaste större höjningen av parkeringsbotens övre gräns gjordes den 1 juni 1990, då gränsen höjdes från 100 till 200 mk. Vid övergången till euro den 1 januari 2002 ändrades dessutom parkeringsbotens belopp till euro. Vid ändringen tillämpades inte omräkningskursen för euro direkt, utan beloppen sattes på en mera allmän nivå. I praktiken betydde detta att parkeringsboten steg. Parkeringsbotens maximibelopp steg med ca 38 mk, dvs. ca 6,4 euro, vilket motsvarade en höjning på nästan 20 %. Det maximibelopp på 40 euro som infördes genom lagändringen togs genast när det trädde i kraft den 1 januari 2002 i bruk i nio städer. Parkeringsboten höjdes senast genom förordning av inrikesministeriet (352/2005) fr.o.m. den 1 juli 2005, då den högsta parkeringsboten trädde i kraft också i Jyväskylä.

2. Målsättning och föreslagna ändringar

Syftet med propositionen är att minska felparkeringen och trafikstockningarna i centrum av större städer genom att möjliggöra en högre parkeringsbot. Det föreslås att parkeringsboten skall kunna höjas i den dyraste parkeringszonen i centrum av större städer, där en höjning kan vara nödvändig dels för

att minska trafikstockningarna, dels för att få en tillräckligt stor skillnad mellan parkeringstaxan och parkeringsboten. I parkeringsbotens maximibelopp har man dessutom beaktat att boten bör stå i rätt proportion till de lindrigaste straffrättsliga påföljderna. En mera omfattande översyn av lagen om parkeringsbot som beaktar kraven i den nya grundlagen kan däremot lämpligen genomföras antingen i samband med att de lindrigare straffrättsliga påföljderna revideras eller senare.

Det föreslås att propositionens målsättning förverkligas genom att det nuvarande maximibeloppet av parkeringsboten, 40 euro, får överskridas med 10 euro inom de nämnda områdena.

3. Propositionens konsekvenser

Ur statistiken över avkastningen av och kostnaderna för systemet med parkeringsbot går det inte att få fram exakta uppgifter om alla de kommuner som omfattas av systemet med parkeringsbot. De approximativa uppgifter som kan fås visar dock att inkomsterna av systemet är klart större än utgifterna för det. T.ex. inflöt det 2,96 milj. euro i parkeringsböter till Tammerfors stad 2004, medan utgifterna för systemet var 0,66 milj. euro. Nettoresultatet av systemet med parkeringsbot var således för Tammerfors del 2,31 milj. euro 2004.

Den föreslagna möjligheten att överskrida maximibeloppet av parkeringsboten kan med åren ge en liten inkomstökning i de största städerna allteftersom botens belopp i dessa städer höjs genom förordning av inrikesministeriet. Syftet med propositionen är dock inte att öka kommunernas inkomster utan att minska felparkeringen och trafikstockningarna i centrum av de större städerna. Om detta mål kan nås minskar inkomsterna av felparkeringen, men å andra sidan minskar även trafikstockningarna och olycksriskerna i någon mån. Totalt sett har reformen ingen nämnvärd ekonomisk relevans.

4. Beredningen av propositionen

Den 6 februari 2004 lade Finlands Kommunförbund rf, nedan Kommunförbundet, för justitieministeriet fram ett initiativ om höjning av parkeringsbotens maximibelopp. Justitieministeriet ansåg i sitt utlåtande av den 16 juli 2004 till Kommunförbundet att det inte på basis av levnadskostnadsindexet fanns något tryck på att höja boten, eftersom denna relativt nyligen hade höjts, och att maximibeloppet för höjningen vid sådana mycket ringa förseelser som det är fråga om vid felparkering kan vara 10 euro.

Justitieministeriet bad kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, Kommunförbundet, nio kommuner och Automobilförbundet rf om ett utlåtande om huruvida det vore skäl att i detta nu utarbeta en regeringsproposition i syfte att höja boten eller om det är bättre att vänta tills det förfarande som gäller påföljderna för ringa straffrättsliga förseelser revideras och lagstiftningen om parkeringsbot eventuellt ändras i samband med det. Av de inkomna utlåtandena framgick det att trycket på att höja parkeringsbotens övre gräns begränsar sig till Helsingfors stad, i vars centrum det ofta förekommer svåra trafikstockningar. I utlåtandena konstaterades det att det inte utifrån levnadskostnadsindexet finns något behov av att höja parkeringsbotens övre gräns. Remissinstanserna ansåg också att det är skäl att genomföra totalreformen av lagen om parkeringsbot i samband med att det förfarande som gäller påföljderna för ringa straffrättsliga förseelser revideras.

På basis av utlåtandena utarbetades vid justitieministeriet ett nytt förslag, enligt vilket

maximibeloppet kan höjas med 10 euro i den dyraste parkeringszonen i ett stadscentrum. Utlåtande om förslaget begärdes av kommunikationsministeriet, inrikesministeriet, Kommunförbundet, nio städer och Automobilförbundet rf. Av dem inkom de ovan nämnda ministerierna och Kommunförbundet samt städerna Heinola, Helsingfors, S:t Michel och Varkaus med ett utlåtande. Förslaget tillstyrktes i merparten av utlåtandena, men det framfördes olika synpunkter på detaljerna i det.

Helsingfors stad ansåg att höjningen bör vara 20 euro. Parkeringsboten bör vara minst lika stor som kontrollavgiften inom kollektivtrafiken. Kommunikationsministeriet ansåg att en större höjning än den som föreslagits skulle förutsätta en mera övergripande revidering av parkeringsboten och påföljderna för trafikförseelser. Inrikesministeriet ansåg höjningen vara alltför stor, eftersom den övre gränsen bör vara lägre än ordningsboten för motorfordonsförare, som är 50 euro.

Kommunförbundet och Helsingfors stad ansåg att höjningen inte bör begränsas enbart till de områden där parkeringsavgiften är dyrast. S:t Michels stad ville begränsa möjligheten att tillämpa en höjd parkeringsbot till sådana fall där parkeringstiderna klart har överskridits och till förseelser som orsakar konkret olägenhet eller fara. Också enligt Helsingfors stad bör parkeringsboten graderas enligt felets art, medan Kommunförbundet ansåg att graderingen bör ske utifrån hur den lokala trafiken fungerar.

Propositionen har beretts vid justitieministeriet.

DETALJMOTIVERING

1. Lagförslag

7 §. Paragrafens 1 mom. föreslås bli ändrad så att maximibeloppet av parkeringsboten under vissa förutsättningar kan överskridas med 10 euro. Den största möjliga parkeringsboten är således 50 euro. Enligt förslaget kan parkeringsboten höjas till över 40 euro inom ett sådant område i en kommun där parkeringsavgifter av olika storlek tillämpas i områdets olika delar och även där endast inom den dyraste zonen. En kommun kan således inte genomföra en allmän höjning av parkeringsboten till över 40 euro inom ett visst område. Den höga parkeringsboten kan endast tillämpas inom de områden där trafikproblemen och därmed höjningsbehovet i praktiken är störst. Bestämmelsen i 7 § 1 mom. i den gällande lagen om parkeringsbot möjliggör redan i dag att parkeringsboten genom förordning av inrikesministeriet höjs inom ett angivet område i en kommun. Det finns inga undersökningar om hur ändringar i parkeringsbotens storlek inverkar på antalet parkeringsförseelser.

Det finns inte något skäl att höja parkeringsboten på basis av ökade levnadskostnader. En höjning på basis av ett högre poängtal för levnadskostnadsindex skulle i fråga om den parkeringsbot på 200 mk som trädde i kraft den 1 juni 1990 vara ca 53 mk, dvs. 8,9 euro. Med hänsyn till att parkeringsboten vid övergången till euro steg med ca 6,4 euro skulle en indexjustering innebära en höjning på ca 2,5 euro. Den nuvarande boten motsvarar således i praktiken nivån 1990, justerad med levnadskostnadsindexet. Enligt motiveringen till regeringens proposition (RP 2/1990 rd) skulle ett räknesätt som beaktade försvagning av penningvärdet ha förutsatt att maximibeloppet av parkeringsboten skulle ha höjts från dåvarande 100 mk till endast 130 mk. I propositionen sades dock att det inte kan anses vara förnuftigt att lagen ändras med så korta mellanrum på grund av att penningvärdet försvagas. Därför höjdes den övre gränsen i det sammanhanget till 200 mk.

Förslaget om att höja parkeringsboten

grundar sig inte heller på levnadskostnadsindexet utan på trafikskäl. I större stadscentra kan det med tanke på ett välfungerande och tryggt trafiksystem vara viktigt att parkeringsboten är tillräckligt effektiv och preventiv. Utgångspunkten är att en stad fastställer sina avgiftszoner framför allt utifrån trafikskäl. I dag finns de största trafikproblemen i Helsingfors centrum. I sådana fall när en högre parkeringsavgift tas ut i centrum av en stad än i stadens övriga delar kunde en höjning av parkeringsboten i centrum också motiveras med att boten för att vara effektiv skall stå i en viss proportion till parkeringsavgiften. Eftersom möjligheten att höja boten enligt förslaget gäller ett visst område innefattar den också sådana platser inom den dyraste zonen där parkeringsskivor används.

Även de gällande ordningsbotsbeloppen bör beaktas vid fastställandet av storleken på parkeringsboten. Parkeringsboten skall stå i rättvis proportion till de minsta ordningsbotsbeloppen. Med tanke på påföljdssystemet som helhet kan det inte anses motiverat att sanktionerna för ringa dekriminaliserade gärningar är strängare eller ens på samma nivå som för straffrättsligt klandervärda gärningar. T.ex. är grundbeloppet av påföljden för trafikförseelser som begås av motordrivna fordonens förare enligt 9 § i förordningen om ordningsbotsförseelser (610/1999) 50 euro. Parkeringsboten bör åtminstone inte överskrida detta belopp. En parkeringsförseelse kan vara och är ofta också en tidsmässigt ringa gärning som inte orsakar någon som helst fara. Det kan t.ex. vara fråga om att den betalda parkeringstiden överskrids med en halv timme. T.ex. i den dyraste zonen i Helsingfors centrum skulle detta betyda en utebliven betalning av en avgift på 1,20 euro. Graden av klandervärdhet hos gärningen är således inte nödvändigtvis särskilt hög i detta avseende. Å andra sidan kan felparkering i stadscentra i vissa fall äventyra trafiksäkerheten, dock utan att det finns anledning att ta i bruk en straffrättslig påföljd.

Vid fastställandet av parkeringsbotens maximibelopp bör det även beaktas att en

höjning av botens grundbelopp på basis av 10 § i lagen om parkeringsbot samtidigt automatiskt höjer dröjsmålspåföljderna. Om betalningstiden på en vecka inte iakttas höjs beloppet med hälften. Parkeringsboten skall därför också till sin storlek dimensioneras så att antalet betalningsförsummelse på grund av betalningsoförmåga inte blir alltför stort.

Med stöd av vad som sagts ovan och med hänsyn till den inbördes logiken i systemet för straffrättsliga och administrativa påföljder kan i detta nu maximibeloppet av boten för den typ av mycket ringa förseelser som det är fråga om här vara 50 euro. Enligt förslaget kan det nuvarande maximibeloppet på 40 euro således i vissa fall överskridas med 10 euro. Genom denna i lagen föreskrivna möjlighet att överskrida maximibeloppet av parkeringsboten beaktas levnadskostnadsindexet för en lång tid framöver, och ändringen

skall därför inte genast automatiskt kunna anses förutsätta att en motsvarande höjning av trafikskäl görs genom förordning av inrikesministeriet.

Det föreslås att ändringen görs genom att till lagens 7 § 1 mom. fogas en mening enligt vilken maximibeloppet av parkeringsboten inom det område där parkeringsavgiften är dyrast kan överskridas med högst 10 euro.

2. Ikraftträdande

Lagen föreslås träda i kraft ungefär en månad efter det att den har antagits och blivit stadfäst. Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Med stöd av vad som anförts ovan föreläggs Riksdagen följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 3 april 1970 om parkeringsbot (248/1970) 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 40 euro, om detta anses nödvändigt av trafikskäl. Förhöjningen kan även avse en kommun eller ett visst område i en kommun. Har en kommun delat in sitt område i zoner eller delar inom vilka parkeringsavgifter av olika storlek tas ut, kan maximibeloppet av

den höjda parkeringsboten inom den zon eller den del som har den högsta avgiften genom förordning av inrikesministeriet överskridas med högst tio euro.

—————
Denna lag träder i kraft den 20 .
Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.

Helsingfors den 21 oktober 2005

Republikens President

TARJA HALONEN

Minister Tuula Haatainen

Lag

om ändring av 7 § i lagen om parkeringsbot

I enlighet med riksdagens beslut
ändras i lagen av den 3 april 1970 om parkeringsbot (248/1970) 7 § 1 mom., sådant det lyder i lag 969/2001, som följer:

Gällande lydelse

7 §

Parkeringsboten är oberoende av felets art 10 euro. Genom förordning av inrikesministeriet kan dock botens belopp höjas till högst 40 euro, om detta anses nödvändigt av trafikskäl. Förhöjningen kan även avse en kommun eller ett visst område i en kommun.

Föreslagen lydelse

7 §

Parkeringsboten är oberoende av felets art 10 euro. Genom förordning av inrikesministeriet kan botens belopp dock höjas till högst 40 euro, om detta anses nödvändigt av trafikskäl. Förhöjningen kan även avse en kommun eller ett visst område i en kommun. *Har en kommun delat in sitt område i zoner eller delar inom vilka parkeringsavgifter av olika storlek tas ut, kan maximibeloppet av den höjda parkeringsboten inom den zon eller den del som har den högsta avgiften genom förordning av inrikesministeriet överskridas med högst tio euro.*

Denna lag träder i kraft den 20 .

Åtgärder som verkställigheten av lagen förutsätter får vidtas innan lagen träder i kraft.
