

Branschprogram för Svepark

Svenska Parkeringsföreningen – Svepark - är branschorganisationen för parkeringsintressenter. Svepark är en sammanslutning av kommuner, kommunalt och privat ägda parkeringsföretag. Väl fungerande parkering är en förutsättning för en fungerande stad. I det här branschprogrammet har vi samlat några av de frågor som vi i branschen anser är mest angelägna att driva för en säker, trygg och effektiv utveckling inom parkering.

Sveparks ställningstaganden:

Svepark anser att målet bör vara att så många som möjligt ska parkera rätt och att intäkter från parkering bör utgöras av parkeringsavgifter – inte felparkeringsavgifter/kontrollavgifter.

Svepark anser att parkeringsövervakning är en viktig del för att säkerställa framkomlighet, god tillgänglighet och att en hög trafiksäkerhet och en ordnad trafikmiljö råder.

Svepark anser att parkeringsbolag eller den som ansvarar för parkeringsövervakning ska bedriva sin verksamhet så att de inte är beroende av intäkter från parkeringsanmärkningar/kontrollavgifter.

Svepark anser att all parkeringsövervakningspersonal ska ha tillräcklig utbildning, motsvarande Sveparks utbildning för parkeringsvakter.

Svepark anser att det ska vara tydligt, transparent och enkelt för fordonsägaren att se vem som bedriver parkeringsövervakningen – oavsett betalningsmetod, lagrum eller geografisk plats.

Svepark säger nej till omotiverade avgifter som läggs på fakturan vid påminnelse eller annan fakturering av parkeringsavgift.

Svepark rekommenderar att en utredning av behov och en konsekvensanalys av parkeringsläget, det vill säga storleken av parkeringsyta i stadsmiljön, alltid ska föregå beslut om parkeringsnorm vid nyetablering.

Svepark anser att en parkeringsnorm ska vara fordonsneutral, det vill säga omfatta alla typer av fordon som behöver parkering.

Svepark rekommenderar att olika parkeringsnormer i kommunerna kontinuerligt utvärderas och förändras i nya projekt så det uppfyller behovet av parkering.

Svepark anser att parkeringsanläggningar bör byggas och skötas så att de kan nå högt utnyttjande över dygnets alla timmar.

Svepark anser att parkeringsövervakningens uppgifter bör avgränsas till stillastående fordon, i enlighet med gällande lagstiftning. Svepark ser också positivt på möjligheten att utöka parkeringsövervakningens uppdrag.

Svepark anser att reglerna för fordonsflytt behöver ses över i syfte att få en enklare hantering av olovligt parkerade fordon med skulder och obetalda avgifter. Svepark anser vidare att det bör utredas hur lagen kan utvidgas till att omfatta även tomtmark och underlätta flytt av olovlig uppställning av bilar där.

Svepark anser att antalet fordon som en privatperson kan äga ska regleras. Efterregistrering av ägarbyte på fordon med skulder inte ska tillåtas. Vidare bör det prövas om en avgift vid ägarbyte på skuldfria fordon ska införas.

Svepark vill utreda möjligheterna om att starta en branschgemensam klagonämnd för parkeringsfrågor.

Parkeringsövervakning

Parkeringsövervakning är en viktig uppgift som kräver noggrannhet. Syftet är att se till att regler och villkor följs och skapa förutsättningar för en ordnad stad och problemfri parkering med tillgänglighet av lediga platser för dem som behöver. Om parkeringsövervakning inte fanns skulle felparkerade bilar hindra framkomligheten, uttryckningsfordon riskera att bli blockerade, bilar bli inparkerade samt övergivna och hyrda parkeringsplatser sannolikt bli ockuperade. Det skulle också bidra till att skapa en stor otrygghet i staden.

Svepark anser att all parkeringsövervakningspersonal ska ha relevant utbildning. Idag finns ett regelverk för utbildning av gatumark. En liknande föreskrift bör införas för övervakning av tomtmark. Till dess att det införs bör ett krav finnas på utbildning motsvarande Sveparks utbildning LKOP (lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering).

Svepark anser att målet bör vara att så många som möjligt ska parkera rätt och att intäkter från parkering bör utgöras av parkeringsavgifter – inte felparkeringsavgifter/kontrollavgifter.

Svepark anser att parkeringsövervakning är en viktig del för att säkerställa framkomlighet, god tillgänglighet och att en hög trafiksäkerhet och en ordnad trafikmiljö råder.

Svepark anser att parkeringsbolag eller den som ansvarar för parkeringsövervakning ska bedriva sin verksamhet så att de inte är beroende av intäkter från parkeringsanmärkningar/kontrollavgifter.

Svepark anser att all parkeringsövervakningspersonal ska ha tillräcklig utbildning, motsvarande Sveparks utbildning för parkeringsvakter.

Betallösningar för parkering

Det är alltid någon som betalar för den parkering som samhället erbjuder. När det gäller reglerad och avgiftsbelagd parkering betalar de som har behov av parkeringsytan för den tid de önskar parkera. Genom att använda en parkeringsplats har fordonets förare gått med på de villkor och bestämmelser som finns för parkeringen.

Det ska finnas tydliga skyltar som förklarar vilka villkor som gäller för parkeringen.

Samtidigt är man som förare alltid skyldig att ta reda på vilka regler som gäller. Fordonet ska kunna uppvisa en giltig betald parkering. Om biljett används ska den placeras synligt i bilen. Detta för att parkeringsvakten vid en kontroll ska se att avgiften är erlagd. Om biljetten inte är synlig riskerar man att få betala en kontroll- eller felparkeringsavgift.

Numer övergår man allt oftare till så kallade biljettlösa system som har införts för att underlätta för föraren att betala sin parkering. Då används registreringsnumret vid betalning, som kan ske antingen i en automat eller via mobilt betalsätt: telefonparkering. Vid övervakning kontrolleras att avgiften är betald via olika digitala system. Kontrollen sker via registreringsnumret. Det är alltid föraren av bilen som är ansvarig för att både rätt registreringsnummer används och att betalning erläggs.

Fakta: gatumark och tomtmark

Gatumark är allmän platsmark som ägs av en kommun. Den marken består främst av gator, trottoarer och till dessa närliggande ytor samt parker. Om ett fordon är felparkerat utfärdar parkeringsvakten en parkeringsanmärkning. Parkeringsvakter förordnas av kommunen. Det är varje enskild kommun som beslutar om beloppet på felparkeringsavgiften. Riksdagen fastställer ett högsta belopp som en kommun aldrig får överstiga.

Tomtmark ägs främst av företag, kommunala och statliga bolag samt privatpersoner. Tomtmark är all mark som inte är gatumark. På tomtmark utfärdas kontrollavgift. För att få utfärda kontrollavgift krävs tydlig skyltning med vägmärken. Parkeringsvakten utfärdar en kontrollavgift på felparkerat fordon. Avgiften som tas ut vid felparkering på tomtmark får aldrig överstiga kommunens felparkeringsavgift.

Då det är två olika sorters mark det handlar om omfattas parkeringen av olika lagrum. Parkering på gatumark faller under det offentlighetsrättsliga systemet, medan parkering på tomtmark faller under det civilrättsliga systemet.

Grundprincipen är att betalning ska erläggas vid parkeringstillfället men i vissa fall kan man välja att få parkeringsavgiften via faktura. Väljer man faktura bör villkoren för betalmetoden framgå klart och tydligt. Det är den som parkerar och som har valt faktura som betalmetod som har ett ansvar att betala fakturan i tid, liksom andra fakturor.

I digitaliseringens fotspår finns det i dag en rad olika former av betallosningar för parkering. Svepark arbetar för att göra det så enkelt och transparent för föraren som möjligt. En åtgärd är att verka för att det ska finnas en zonkod per fordonskategori som alla olika betallosningar ska använda inom ett parkeringsområde – allt för att underlätta för den som parkerar att göra rätt. De mobila betallosningarna bör också vara enkla, klara och tydliga med vilka regler som gäller. Svepark säger också nej till dolda avgifter och tveksamma avtalslösningar, som inte är förenliga med praxis. Grundprincipen är att den information som sker via trafikskyltning bör gälla.

Svepark anser att det ska vara tydligt, transparent och enkelt för fordonsägaren att se vem som bedriver parkeringsövervakningen – oavsett betalningsmetod, lagrum eller geografisk plats.

Svepark säger nej till omotiverade avgifter som läggs på fakturan vid påminnelse eller annan fakturering av parkeringsavgift.

Parkeringsnorm

Det finns goda skäl till att genomföra en undersökning av konsekvenser vid fastställandet av parkeringsnorm. Exempelen på nybyggda bostadsområden där parkering inte fungerar ändamålsenligt är många. Hur boende, besöksparkering och parkering i anslutning till pendling utformas påverkar vårt beteende. De flesta är överens om att för klimatet, hälsan och miljön är minskat bilåkande något positivt. Det är emellertid inte så att minskad parkeringsnorm med olika så kallade mobilitetslösningar alltid korrelerar med minskat bilägande. Om det är hård tidsreglering på parkeringsplatser vid bostaden men fri parkering på arbetsplatsen ligger det nära till hands att man tar bilen till arbetet istället för att ställa bilen hemma och välja ett alternativt färdssätt. Det är därför av stor vikt att planering görs över lite större områden än ett litet nybyggt bostadsområde för att uppnå bästa effekt av minskat bilåkande. Att använda större områden för att planera olika mobilitetslösningar skapar förutsättningar för ett bättre utnyttjande av våra parkeringsplatser samt underlättar också ett bättre utnyttjande av olika mobilitetslösningar, som till exempel bil- och cykelpooler.

Fakta: parkeringsnorm

En parkeringsnorm är en kommuns regelverk för hur bilparkering ska ordnas vid ny- eller ombyggnation. Parkeringsnormen anges i kommunens detaljplaner och gäller i fem år. Den anges vanligen som antal bilplatser per lägenhet, per anställd, eller per kvadratmeter.

En dålig planering av parkeringsnorm kan slå åt båda håll. Ingen vill se ekande tomma parkeringshus eller öde parkeringar delar av dygnet. Men det är inte heller acceptabelt att det tar för lång tid hitta en parkering, eller att det över huvud taget inte går att hitta en parkering i bostadsområdet eller i staden. En bra tillgänglighet av ledig parkering minskar onödig trafikcirkulering. Om bilister snabbt hittar en ledig parkeringsplats minskar både trängsel och miljöutsläpp och felparkering av bilar. En parkeringsnorm behövs för att säkerställa att det finns tillräckligt med parkeringsplatser inom det område som ska bebyggas, så att man undviker att parkering måste ordnas i efterhand på exempelvis gatumarken.

Svepark rekommenderar att en utredning av behov och en konsekvensanalys av parkeringsläget, det vill säga storleken av parkeringsyta i stadsmiljön, alltid ska föregå beslut om parkeringsnorm vid nyetablering.

Svepark anser att en parkeringsnorm ska vara fordonsneutral, det vill säga omfatta alla typer av fordon som behöver parkering.

Svepark rekommenderar att olika parkeringsnormer i kommunerna kontinuerligt utvärderas och förändras i nya projekt så det uppfyller behovet av parkering.

Svepark anser att parkeringsanläggningar bör byggas och skötas så att de kan nå högt utnyttjande över dygnets alla timmar.

Trygghetsfrågor

Ökat ansvar för parkeringsvakter

I takt med samhällsutvecklingen blir trygghetsfrågorna allt mer intensiva i debatten. Röster höjs om utökade arbetsuppgifter för parkeringsvakter, som exempelvis kontroll av dubbdäcksförbud och miljözoner, ingripande vid synlig skadegörelse eller städuppgifter och anmälningsplikt till kommun/polis vid behov. Svepark förstår att det är frestande att utöka parkeringsvakternas uppgifter, eftersom det rör sig om befintlig, utbildad personal vars kärnuppdrag redan är i stadsmiljö. Det är i sig en trygghetsskapande åtgärd att uniformerade parkeringsvakter rör sig i stadsmiljö och Svepark ser positivt på de synergier som kan finnas i att framöver utöka uppdragen för parkeringsövervakare och ta till vara yrkesgruppens kompetens och närvaro.

Dock har parkeringsvakterna idag ett tydligt kärnuppdrag enligt lag, och det är att övervaka stillastående bilar och utfärda kontrollavgifter eller felparkeringsavgifter vid överträdelse av bestämmelser. Svepark anser att eventuella nya uppdrag måste utredas och en viktig princip bör vara att endast utökade uppdrag som bygger på ägaransvar kan övervägas. Samtliga förslag om utökad uppdrag och fler arbetsuppgifter måste föregås av en grundlig utredning samt tillförlitliga kostnadsberäkningar. Svepark ser positivt på att fortsätta utveckla parkeringsvaktens uppgifter eftersom vi bedömer att deras arbete kan bidra med trygghetsskapande åtgärder.

Likaså är det viktigt att säkra en trygg arbetsmiljö för parkeringsövervakningens personal. Det förekommer både hot och överfall på parkeringsövervakningspersonal och detta bör beaktas både gällande påföljder och vid utveckling av nya uppgifter för parkeringsvakter.

Bilmålvakter och skuldbelagda fordon

Begreppet bilmålvakt används om personer som av någon anledning går med på att registreras som ägare till ett fordon i stället för fordonets verkliga ägare. Genom att använda en bilmålvakt slipper fordonets verkliga ägare betalningsansvar för fordonsrelaterade skatter och avgifter eftersom den registrerade ägaren (dvs. bilmålvakten) är betalningsskyldig. Bilmålvakten undviker i största möjliga mån att betala olika avgifter och skatter som hör till bilen. Det orsakar stora skulder avseende parkeringsavgifter, parkeringsanmärkningar och skatter. Dessa bilar orsakar idag stora problem med felparkeringar och trafiksäkerhet och leder till en ökad otrygghet i samhället. Verksamheten har idag större omfattning än vi tror och dessutom används bilar ofta för annan kriminell verksamhet.

2014 kom en ny lag som gör det enklare att beslagta dessa bilar. Om ägaren har mer än 5 000 kronor i fordonsrelaterade skulder så kan polis och kommun ta bilarna om de står felparkerade. Syftet med lagen var att bilmålvakterna skulle minska. Utvecklingen har istället gått i motsatt riktning. Antalet bilar som bilmålvakterna äger har i stället blivit fler. I dag kan också bilar registreras under falska identiteter. Det samordningsnummer som ges till personer som befinner sig i Sverige men saknar uppehållstillstånd för att underlätta kontakten med svenska myndigheter har visat sig kunna användas även för att registrera fordon. När en bil registreras kontrollerar Transportstyrelsen att bilen inte är stulen eller efterlyst. Dock görs ingen kontroll av fordonets ägare som i dessa fall kanske inte ens finns kvar i landet.

Svepark menar att lagstiftningen ytterligare måste skärpas och framförallt begränsa möjligheten att äga bilar i den utsträckning som idag är möjligt. En begränsning av antalet bilar som samma person kan äga måste snarast komma till stånd. Det bör inte heller vara möjligt att äga bilar i Sverige om man inte har tillstånd att vistas här. Möjligheten att beslagta dessa bilar omedelbart även om de inte är felparkerade bör införas. Lagen om fordonsflytt vid skulder omfattar idag endast den offentliga gatumarken. Lagen bör utökas med att omfatta även obeskattade och oförsäkrade bilar. Det är inte acceptabelt att obeskattade och oförsäkrade bilar vare sig körs eller ställs upp på vår offentliga mark.

Likaså finns det idag strikta regler för fordonsflytt på tomtmark (privat mark). Om någon har parkerat ett fordon, till exempel en skrotbil, på din mark utan att fråga om lov får du som markägare inte själv flytta fordonet. Du måste vända dig till kommunen. Lagstiftningen tvingar inte en myndighet att besluta om flyttning även om förutsättning för detta föreligger. Myndigheten bedömer om flyttning bör ske med hänsyn till olägenheterna av den oönskade uppställningen och tillgängliga resurser att flytta fordonet. Beslut om flyttning av fordon är tveklöst myndighetsutövning och kan alltså inte överlåtas på markägaren eller annan. Hur det ska bli möjligt att flytta uppställda skrotbilar eller övergivna bilar på tomtmark bör övervägas. Det kan inte anses rimligt att en enskild markägare inte ska kunna flytta bort en skrotbil från sin mark.

Att ta bort skrotbilar och övergivna bilar måste anses både som en trivsel- och miljöfråga idag. Frågan om att återinföra en skrotpremie bör också övervägas. Sannolikt skulle det förhindra uppställning av skrotbilar på både allmän och privat mark.

Svepark anser att parkeringsövervakningens uppgifter bör avgränsas till stillastående fordon, i enlighet med gällande lagstiftning. Svepark ser också positivt på möjligheten att utöka parkeringsövervakningens uppdrag.

Svepark anser att reglerna för fordonsflytt behöver ses över i syfte att få en enklare hantering av olovligt parkerade fordon med skulder och obetalda avgifter. Svepark anser vidare att det bör utredas hur lagen kan utvidgas till att omfatta även tomtmark och underlätta flytt av olovlig uppställning av bilar där.

Svepark anser att antalet fordon som en privatperson kan äga ska regleras. Efterregistrering av ägarbyte på fordon med skulder ska inte ska tillåtas. Vidare bör det prövas om en avgift vid ägarbyte på skuld fria fordon ska införas.

Klagonämnd för parkeringsfrågor

Fakta: parkeringsanmärkningar och kontrollavgifter

Parkeringsanmärkning utfärdas på gatumark. 2019 utfärdades drygt 1,6 miljoner parkeringsanmärkningar i Sverige. Polisen hanterar bestridande av parkeringsanmärkningar. Parkeringsanmärkning måste betalas till Transportstyrelsen oavsett om den bestrids eller inte.

Kontrollavgift utfärdas på tomtmark, till exempel bostadsparkeringar och parkeringshus. Bestridande av kontrollavgift sker till den som utfärdat avgiften (till exempel parkeringsbolaget eller markägaren) eller entreprenör som den använder.

Till skillnad från en parkeringsanmärkning finns möjlighet att hålla inne betalningen för en kontrollavgift om man anser den vara felaktig.

Vid oenighet om både parkeringsanmärkning och kontrollavgift avgörs den slutligen i domstol.

I Sverige sköts hanteringen av överklaganden av 'böter' olika beroende på vilken typ av anmärkning som utfärdats. De svenska felparkeringslagarna är från 70- och 80-talen och de beskylls stundtals för att vara omoderna och att fordonsinnehavaren är i underläge gentemot parkeringsbolagen.

Norge har infört en oberoende "klagonämnd", dit kontrollavgifter kan överklagas. Nämnden består av jurister och företrädare från branschen och konsumentorganisationer. I Norge finns också ett regelverk för hur

parkeringsbolag får ta ut sanktion (kontrollavgift). Ett antal krav måste uppfyllas för hur parkeringen anordnas och det ska anmälas till ett centralt register.

I Sverige ställs idag inga krav på vem som kan starta och bedriva ett parkeringsbolag. Det regleras endast genom "Lagen om Kontrollavgift vid olovlig parkering". Det innebär att det idag finns ett antal oseriösa bolag som använder möjligheten till att utfärda kontrollavgift trots att regelverket i lagen eller utbildning av personal inte förekommer. Denna situation gör att vi idag måste pröva möjligheten till en nämnd liknande den i Norge för att på ett bättre sätt överblicka och kontrollera att det är seriösa utövare som bedriver parkeringsverksamhet och använder sig av möjligheten att utfärda sanktion/kontrollavgift. Eftersom Svepark samlar både privata och offentliga parkeringsbolag skulle Svepark kunna bistå i arbetet att skapa ett självreglerande system för branschen, genom en branschspecifik klagomålsnämnd.

Bestridanden av parkeringsanmärkning som idag sker till Polisen kan samordnas på ett bättre sätt, och bedömningen måste bli mer likartad i hela landet. Frågan om denna uppgift kan överföras till någon annan bör också på sikt prövas. Detta för att frigöra resurser hos polisen. Den frågan bör diskuteras av kommunerna för att tillsammans med dem finna en lämplig och bra lösning.

Svepark vill utreda möjligheterna om att starta en branschgemensam klagonämnd för parkeringsfrågor.