

Kontrolltid vid parkeringsövervakning

En grundläggande förutsättning vid parkeringsövervakning är att parkeringsvakten kan avgöra om ett uppställt fordon är parkerat eller inte i trafiklagstiftningens mening. Gällande definition är följande:

Parkering En uppställning av ett fordon med eller utan förare av någon annan anledning än som

1. föranleds av trafikförhållandena,
2. sker för att undvika fara, eller
3. sker för på- eller avstigning eller på- eller avlastning av gods

Ett vedertaget sätt är att parkeringsvakten har ett uppställt fordon under uppsikt ett antal minuter – så kallad kontrolltid – för att försäkra sig om att fordonet definitionsmässigt är parkerat. Ju längre kontrolltiden är ju säkrare blir självklart bedömningen. Allmänt är uppfattningen att en kontrolltid ska vara minst fem minuter.

Målsättningen med kommunal parkeringsövervakning är generellt att uppnå *God efterlevnad av de bestämmelser som reglerar fordonsuppställning*. Utfärdande av p-anmärkning är endast ett av flera medel för att uppnå målet *Inte så många anmärkningar som möjligt utan så många som nödvändigt!*

För parkeringsbolag som verkar på kvartersmark med reglering och övervakning enligt lagen (1984:318) om kontrollavgift vid olovlig parkering (LKOP) verkar målsättningen snarast vara den omvända – särskilt hos dem som har kontrollavgifter som intäkt för sin verksamhet – och uttryckt som *Så många anmärkningar som möjligt även om det inte är nödvändigt!*

I en dom av Svea hovrätt – publicerad på denna hemsida 2023-03-05 under rubriken *Bristande p-övervakning ger kvinna rätt i hovrätten* – konstaterade hovrätten i sina domskäl bland annat följande.

Det är Parkeringsservice Svenska AB som har bevisbördan för att parkering har skett i strid med de villkor som gällde på platsen. Parterna är, som tingsrätten har angett, överens om att fordonet har varit uppställt på platsen och att en kontrollavgift har utfärdats. Däremot är parterna inte överens om de närmare omständigheterna kring händelsen, bland annat frågan huruvida fordonets förare har funnits i närheten. Mot bakgrund av vad Alessandro Mariella har berättat om händelsen samt med hänsyn till det förhållandet att parkeringsvakten såvitt framgått av den skriftliga bevisningen endast kontrollerat fordonet i cirka en minut, är annat inte visat än att fordonet har stått på platsen under en mycket kort tid och att fordonets förare under denna tid stigit ur bilen endast för att kontrollera vilka parkeringsregler som gällde på platsen. Oaktat om fordonet kan anses ha varit parkerat på platsen har det under angivna förhållanden i vart fall varit uppenbart oskäligt att ta ut en kontrollavgift. Tingsrättens dom ska därför inte ändras.

Det uppenbart oskäligen kan knappast härledas till annat än den extremt korta kontrolltiden. I alla verksamheter är det normala att man driver verksamheten enligt gällande författningar och tillämplig rättspraxis. Mot den bakgrunden är Hojab Parkeringsservices agerande i ett annat nyligen påtalat ärende minst sagt anmärkningsvärt. Ärendet gällde en utfärdad kontrollavgift för överträdelse på en plats där parkeringsvillkoren var parkering längst två timmar med användande av parkeringsskiva och den egentliga invändningen var att fordonet inte var parkerat vid tillfället.

Hojab Parkeringsservice – som svarar som parkeringsbolagets kundservice och för annan uppföljning av bolagets utfärdade kontrollavgifter – anförde följande som skäl för att vidhålla utfärdad kontrollavgift:

Villkoret för att stå på den här parkeringsplatsen är att man har en p-skiva som ställs in på ankomsttiden avrundat till närmast efterföljande hel- eller halvtimme. Parkeringsvakten har kontrollerat fordonet klockan 11:09 – 11:10 och någon p-skiva har då inte funnits väl synlig.

Lastning och lossning får ske mot parkeringsförbud. Platsen du valt att parkera ditt fordon gäller p-skiva under hela uppställningstillfället.

Kravet på p-skiva är ett villkor som bara gäller vid parkering på motsvarande sätt som avgiftsplikt - om sådan är ett villkor för parkering - endast gäller när parkering verkligen sker. Detta är borde naturligtvis vara väl känt även för Hojab liksom hur definitionen på parkering lyder enligt gällande trafiklagstiftning. I ett andra svar på invändning anger Hojab följande:

Kontrollavgiften är korrekt utfärdad och vidhålls i sin helhet enligt tidigare svar. Det är förarens skyldighet att säkerställa att man följer skyltade parkeringsvillkor.

Parkeringsvakten har angett en kontrolltid på en minut. Alltså en tid under vilken vederbörande haft fordonet under uppsikt för att förvissa sig om att det verkligen var parkering och parkeringsskiva därför var ett villkor. Ett påstående om att en helt omöjlig uppgift utförts och kontrollavgiften alltså uppenbart oskäligen utfärdad enligt hovrättsdomen ovan.

Lagstiftarens ambition att få till stånd en relevant tillämpning av LKOP genom att i 12 § ange *Markägaren ansvarar för att den som övervakar efterlevnaden av förbud eller villkor som avses i denna lag har för ändamålet lämplig utbildning* är vällovlig, men möjligen naiv. Hur ska exempelvis en bostadsrättsförening, en affärsinnehavare eller en gymägare kunna ha kunskaper om och erfarenheter av utmärkning av parkeringsvillkor och övervakning av sådana? Markägarna är i de fallen utlämnade till parkeringsbolag som utger sig för att vara experter. Skillnad blir det när statliga bolag eller myndigheter anlitar parkeringsbolag med uppenbara brister i sin verksamhet och när kommunala parkeringsbolag överlåter sin kundservice och ärendeuppföljning till bolag som Hojab. Här borde finnas såväl kunskap som förmåga till uppföljning.

Det är tråkigt att konstatera att en lag, som satts i händerna på markägare för att dessa ska kunna värna sina intressen och sin verksamhet, utnyttjas av parkeringsbolag vars huvudsakliga mål tycks vara att skapa intäkter genom utfärdande av kontrollavgifter. Det finns uppenbart anledning att även i andra sammanhang än i ett populärt TV-program ställa sig frågan, *Vart är vi på väg?*

Bengt Wilde