

HÖGSTA DOMSTOLENS DOM

meddelad i Stockholm den 18 mars 2015

Mål nr

T 4924-13

KLAGANDE

Stockholms kommun, trafik- och renhållningsnämnden

Box 8311

104 20 Stockholm

Ombud: Biträdande stadsadvokat KW

Stadsledningskontoret

Juridiska avdelningen

105 35 Stockholm

MOTPART

APCOA Parking Sverige AB, med bifirma Europark Svenska AB,

556439-7478

Box 47024

100 74 Stockholm

Ombud: LG

Handels- & Jurist Inkasso

Box 102

169 81 Solna

SAKEN

Kontrollavgift vid olovlig parkering

Dok.Id 103295

HÖGSTA DOMSTOLEN	Postadress	Telefon 08-561 666 00	Expeditionstid
Riddarhustorget 8	Box 2066	Telefax 08-561 666 86	08:45-12:00
	103 12 Stockholm	E-post: hogsta.domstolen@dom.se	13:15-15:00
		www.hogstadamstolen.se	

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Svea hovrätts dom 2013-09-06 i mål FT 3044-13

HÖGSTA DOMSTOLENS AVGÖRANDE

Högsta domstolen fastställer hovrättens domslut.

YRKANDEN I HÖGSTA DOMSTOLEN

Stockholms kommun (staden) har genom sin trafik- och renhållningsnämnd yrkat att Högsta domstolen ska ogilla APCOA Parking Sverige AB:s talan. Staden har vidare yrkat att Högsta domstolen ska dels befria staden från skyldighet att ersätta parkeringsbolagets kostnader i tingsrätten, dels tillerkänna staden ersättning för rättegångskostnader där.

Parkeringsbolaget har motsatt sig att hovrättens dom ändras.

Staden har yrkat ersättning för rättegångskostnad i Högsta domstolen.

DOMSKÄL

Bakgrund

1. Den 14 december 2011 utställde APCOA Parking Sverige AB en betalningsuppsmaning avseende en kontrollavgift om 550 kr för en bil med registreringsnummer A. Kontrollavgiften avsåg olovlig parkering på privat mark i Kista, Stockholms kommun, kl. 01.31–02.51 angivet datum. Samma

dag kl. 15.09 omhändertogs bilen för skrotning av företrädare för Stockholms stads trafik- och renhållningsnämnd. Den bedömdes då vara ett fordonsvrak enligt särskilda bestämmelser härom. Staden antecknades i vägtrafikregistret som ägare av bilen från och med den 14 december 2011.

2. Stockholms stad bestred betalningsansvar för kontrollavgiften och parkeringsbolaget väckte talan om betalning. Staden hävdade att den inte var ansvarig för kontrollavgiften eftersom staden inte var ägare till bilen vid tidpunkten för den olovliga parkeringen. I varje fall skulle det enligt staden framstå som uppenbart oskäligt att ta ut kontrollavgiften, och den fick därför inte tas ut. I sista hand borde betalningsansvaret jämkas till noll enligt 36 § avtalslagen.

3. Tingsrätten förpliktade Stockholms stad att betala kontrollavgiften. Hovrätten har fastställt tingsrättens domslut.

Frågorna i målet

4. Den första frågan är om staden är ansvarig för kontrollavgiften trots att någon annan ägde bilen vid den tidpunkt då den var olovligt parkerad. Om staden är ansvarig uppkommer frågan om det framstår som uppenbart oskäligt att ta ut kontrollavgift från staden, eller om betalningsansvaret ska jämkas.

Den rättsliga regleringen

5. Ett fordons förare och ägare svarar solidariskt för att kontrollavgift på grund av olovlig parkering betalas. Med fordonets ägare avses, såvitt nu är av intresse, den som vid tiden för den olovliga parkeringen var antecknad som ägare i vägtrafikregistret, eller som senare har antecknats som ägare vid tiden för överträdelsen. Om ett fordon har bytt ägare ska ägarbytet anmälas och

förvärvaren registreras som ägare från och med den dag som anges i anmälan. (Se 2 och 7 §§ lagen, 1984:318, om kontrollavgift vid olovlig parkering samt 10 kap. 1 och 2 §§ förordningen, 2001:650, om vägtrafikregister.)

6. Ett fordon får flyttas av kommunen om det är ett fordonsvrak. Äganderätten tillfaller kommunen omedelbart genom att fordonet har flyttats. (Se 1 § första stycket 3, 3 § andra stycket och 6 § andra stycket lagen, 1982:129, om flyttning av fordon i vissa fall samt 2 § 7 förordningen, 1982:198, om flyttning av fordon i vissa fall.)

7. Om det med hänsyn till omständigheterna i samband med den olovliga parkeringen skulle framstå som uppenbart oskäligt att ta ut kontrollavgift, får avgiften, enligt 10 § lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering, inte tas ut. Enligt 36 § avtalslagen får avtalsvillkor, eller villkor vid annan rättshandling än avtal, jämkas eller lämnas utan avseende om villkoret är oskäligt.

Ansvaret för kontrollavgiften

8. Vid ett ägarbyte är den nye ägaren ansvarig för kontrollavgifter avseende sådan olovlig parkering av fordonet som sker från och med den dag som anges i anmälan för registrering. Det innebär att den nye ägaren kan bli ansvarig för en kontrollavgift som har påförts fordonet innan äganderätten faktiskt övergick. Detta förhållande berördes inte i lagstiftningsärendet (se prop. 1988/89:6 s. 13 f.).

9. Reglerna om kontrollavgift syftar, på samma sätt som motsvarande bestämmelser om felparkeringsavgifter vid parkering på gatumark, till att skapa ett administrativt enkelt sanktionssystem. Markägaren ska – utom i ett här inte aktuellt fall – alltid kunna kräva betalt från fordonets registrerade

ägare. Något undantag görs inte för situationer där det allmänna inträder som ägare till följd av särskilda bestämmelser härom. (Se prop. 1983/84:104 s. 12 ff. och 22 ff.)

10. Ordalydelsen i 7 § lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering ger inte utrymme för något undantag för situationer av nu aktuellt slag. Ett sådant undantag skulle också komma i konflikt med ändamålet att skapa ett enkelt system. Staden är därför i egenskap av registrerad ägare ansvarig för kontrollavgiften.

Eftergift eller jämkning?

11. Enligt 10 § lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering får kontrollavgift inte tas ut om det med hänsyn till omständigheterna i samband med den olovligen parkeringen skulle framstå som uppenbart oskäligt. Bestämmelsens ordalydelse talar för att den är avsedd enbart för sådana situationer som har med själva parkeringen att göra. I förarbetena nämns sådana fall då försummelsen har berott av någon oförutsebar omständighet av mer än bagatellartad natur, exempelvis egen eller nära anhörigs sjukdom. Också andra situationer som den ansvarige inte kan påverka själv kan vara skäl för eftergift. Den som glömt att förete parkeringstillstånd borde däremot inte utan vidare undgå kontrollavgift. (Se prop. 1983/84:104 s. 21.) Inget tyder på att bestämmelsen tar sikte på fall av det nu aktuella slaget. Det skulle vidare komplicera tillämpningen om bestämmelsen skulle träffa fall där någon annan än den registrerade ägaren ägde fordonet vid den tidpunkt då den olovligen parkeringen skedde.

12. Det sagda innebär att bestämmelsen i 10 § inte bör tillämpas på ett fall som det aktuella. Det gäller trots de invändningar som kan finnas om att resultatet kan framstå som mindre rimligt. Det får ankomma på lagstiftaren att vidta åtgärder för det fall effekten av regleringen skulle anses oacceptabel.

13. Mot bakgrund av det anförda kan staden inte undgå ansvar för kontrollavgiften med tillämpning av bestämmelsen i 10 §.

14. Det saknas förutsättningar att jämka stadens betalningsansvar med stöd av 36 § avtalslagen.

Slutsatser

15. Staden är betalningsskyldig för kontrollavgiften. Hovrättens domslut ska därför fastställas. Staden kan därmed inte få ersättning för rättegångskostnader.

I avgörandet har deltagit: justitieråden Ann-Christine Lindeblad, Göran Lambertz (referent), Martin Borgeke (skiljaktig), Svante O. Johansson och Anders Eka
Föredragande justitiesekreterare: Hanna Granberger



**BILAGA TILL
PROTOKOLL**
2015-02-10

Mål nr
T 4924-13

SKILJAKTIG MENING

Justitierådet Martin Borgeke är skiljaktig och anför:

”Den bil som staden har forslat bort var ett fordonsvrak. Med fordonsvrak avses enligt 1 § första stycket 3 lagen om flyttning av fordon i vissa fall fordon som med hänsyn till sitt skick, den tid under vilken det har stått på samma plats eller andra omständigheter måste anses övergivet och som uppenbarligen har ringa eller inget värde.

Att fordonsvrak behöver forslas bort har att göra bl.a. med att det finns en risk för att de skadar miljön, t.ex. genom läckage av bensin och olja. De kan också utgöra ett hinder i trafiken eller onödigtvis blockera parkeringsplatser.

Utgångspunkten är att ett fordon som klassificeras som fordonsvrak ska skrotas. Samtidigt måste det antas att fordonet inte kommer att skrotas om inte någon annan än fordonets ägare tar ansvar för att så sker. Detta är skälet för att statliga och kommunala myndigheter har getts rätt att forsla bort och låta skrota fordonsvrak.

Fastän det i lagen om flyttning av fordon i vissa fall inte föreskrivs en skyldighet för t.ex. en kommun att ta hand om fordonsvrak får det uppfattas så, att lagstiftningen vilar på förutsättningen att det är en i huvudsak kommunal angelägenhet att från gator och parkeringsplatser forsla bort skrotfärdiga och övergivna bilar.

Slutsatsen att staden skulle vara ansvarig för kontrollavgiften i detta fall bygger på att äganderätten till fordonsvraket, enligt 6 § andra stycket lagen om flyttning av fordon i vissa fall, omedelbart tillföll staden när bortforslingen skedde. Bakgrunden till den omedelbara äganderättsövergången är att fordonsvrak inte har något egentligt värde och att det är angeläget att bilar av detta slag skrotas så snart som möjligt. Till skillnad från i andra fall av bortforsling av fordon har staten eller kommunen därför inte någon skyldighet att vårda det bortforslade fordonet. I stället gäller att staten eller kommunen, i de fall ett fordonsvrak skulle ha ett ekonomiskt värde, kan tillgodogöra sig detta som en ersättning för de kostnader som bortforslingen är förenad med. (Se prop. 1967:107 s. 46.) Att ägaren skulle betala dessa kostnader framstår i normalfallet inte som troligt.

Att äganderätten till bortforslade fordonsvrak omedelbart övergår till staten eller kommunen är en konstruktion som lagstiftaren har valt för att en smidig hantering av skrotfärdiga och övergivna fordon ska kunna åstadkommas. I och för sig innebär den omedelbara äganderättsövergången att den myndighet som har forslat bort fordonsvraket blir registrerad som ägare till det från och med den dag då bortforslingen ägde rum (se 10 kap. 2 § förordningen, 2001:650, om vägtrafikregister). Men att detta samtidigt skulle innebära att den bortforslande myndigheten skulle bli solidariskt ansvarig för tidigare utfärdade kontrollavgifter vid olovlig parkering kan inte gärna ha varit avsikten när lagstiftningen infördes. En sådan ordning skulle ju innebära att en statlig eller kommunal myndighet som, till inte obetydliga kostnader, tvingas göra det som den egentliga ägaren borde ha gjort också i många fall får svara för dennes försummelser i fråga om parkering av fordonet tidigare under den dag då bortforslingen sker. Redan på denna grund anser jag att staden inte är skyldig att betala kontrollavgift till parkeringsbolaget. I fall av detta slag bör ansvaret för kontrollavgifter ligga kvar på fordonets (tidigare) ägare.

Jag vill tillägga att om staden principiellt skulle ha ett ansvar för kontrollavgiften måste det i vart fall framstå som uppenbart oskäligt att ta ut en sådan avgift. Lagstiftaren har (se 10 § lagen om kontrollavgift vid olovlig parkering) ansett att det finns ett behov av en ”ventil” för vissa situationer. Enligt förarbetena (se prop. 1983/84:104 s. 21) ska kontrollavgiften inte tas ut om försummelsen har berott på någon oförutsebar omständighet av mer än bagatellartad natur, exempelvis egen eller nära anhörigs sjukdom. Men också i andra situationer som den ansvarige inte kan påverka själv kan det finnas skäl att efterge avgiften.

I förarbetena talas det alltså om att kontrollavgiften ska efterges i vissa fall av ”försummelser”. Vad staden har gjort kan inte i någon mening betraktas ens som en försummelse; i stället har det rört sig om en angelägen åtgärd med ett gott syfte och resultat. Staden har heller inte kunnat påverka att fordonet parkerades olovligt.

Det kan inte begäras att lagstiftaren i förväg beskriver alla de olika situationer i vilka det skulle vara uppenbart oskäligt att ta ut en kontrollavgift. Lagtexten i 10 § kontrollavgiftslagen är därför allmänt hållen. Det är då en uppgift för domstolarna att, i lagstiftningens anda, konkretisera de olika undantagsituationerna. I och för sig framstår det som rimligt att regeln om eftergift av kontrollavgift ges en restriktiv tillämpning. Men den kan inte läsas så att eftergift skulle vara möjlig bara i de i förarbetena beskrivna situationerna.

Här kan det för övrigt finnas anledning att göra en jämförelse med förhållandena inom det straffrättsliga området. Detta gäller särskilt som felparkering tidigare var straffbelagt antingen enligt vägtrafiklagstiftningen eller som egenmäktigt förfarande om det gällde parkering på enskild fastighet. Regeln i 10 § kontrollavgiftslagen har också en utformning som nära ansluter till bestämmelsen i 29 kap. 6 § brottsbalken om påföljdseftergift.

Även om en gärning täcks av en straffbestämmelse kan den vara rättsenlig (fri från ansvar) och detta också i fall då inte någon särskild i lagstiftningen angiven ansvarsfrihetsgrund är tillämplig. Man talar i sådana sammanhang om social adekvans som ett samlingsbegrepp för olika situationer där ett straffansvar inte framstår som rimligt. En sådan är vad som brukar kallas rättslig nöd. Här kan också hänvisas till ”manifestetmålet”, NJA 1985 s. 893, där Högsta domstolen uttalade att det torde förhålla sig så att domstolarna har en befogenhet att ”utan uttryckligen angivet stöd i lag förklara ett annars straffbart handlande straffritt, när den uppkomna situationen är atypisk och knappast förutsedd av lagstiftaren samt starka motskäl kan åberopas mot en kriminalisering”.

I det här aktuella faller kolliderar stadens ansvar för hanteringen av fordonsvrak med de skäl, huvudsakligen av effektivitetstyp, som ligger bakom ägaransvaret för kontrollavgifter vid olovlig parkering men också med reglerna för registrering av ägare till fordon. Att staden blir betalningsansvarig för kontrollavgift för olovlig parkering i ett fall som detta är enligt min mening uppenbart oskäligt. Också på denna grund anser jag alltså att hovrättens domslut ska ändras.

Till sist vill jag framhålla ett upphävande av betalningsskyldigheten för staden inte på något sätt undergräver lagstiftningen syfte eller på ett oskäligt sätt inkräktar på parkeringsbolagets rätt till kontrollavgifter. Däremot kan det ifrågasättas om inte en motsatt utgång strider både mot vad som allmänt sett kan uppfattas som rimligt och mot det samhälleliga intresset att fordonsvrak undanskaffas och skrotas. Det kan tilläggas att ett bifall till parkeringsbolagets talan skulle innebära att bolag av detta slag skulle kunna bli dubbelt gynnade; de skulle både bli av med ett fordonsvrak som försvårar eller hindrar dem från att få in parkeringsavgifter för den aktuella parkeringsplatsen och kunna

tillgodogöra sig en kontrollavgift som de annars skulle ha haft svårt att driva in.

Med den av mig förordade utgången behöver jag inte ta ställning till om 36 § avtalslagen skulle leda till att staden fick framgång med sitt överklagande.

Detta innebär att jag på det sättet ändrar hovrättens domslut, att jag ogillar parkeringsbolagets talan. Beträffande rättegångskostnaderna är jag ense med majoriteten.”