



Remissyttrande

Kontaktpersoner i detta ärende
John Woxström
070-936 07 99
john.woxstrom@akeri.se

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

SVERIGES ÅKERIFÖRETAGS YTTRANDE ÖVER REMISS AV BETÄNKANDE AV UTREDNINGEN OM EFFEKTIVARE KONTROLLER AV YRKESTRAFIKEN PÅ VÄG (SOU 2021:31)

Sveriges Åkeriföretag är med cirka 5 100 medlemsföretag som tillsammans sysselsätter cirka 38 000 motorfordon åkerinäringens branschorganisation och arbetar för en sund och lönsam utveckling av denna näring som svarar för cirka 4 % av Sveriges BNP.

Sammanfattning

- Sveriges Åkeriföretag anser att utredningen lägger för mycket fokus på ”annan brottslighet” och inte ens ger en fullständig bild av beivrandet av sådan brottslighet
- Sveriges Åkeriföretag anser att beivrande av annan brottslighet är en gökunge i polisverksamheten som förhindrar ett effektivt arbete med kontrollerna av den yrkesmässiga trafiken då annan brottslighet stjälar resurser från dessa kontroller

- Sveriges Åkeriföretag anser att ett tillägg i polislagen och i polisförordningen inte löser några som helst problem med att tillförsäkra resurser för kontroll av den yrkesmässiga trafiken när resurser samtidigt ska läggas på annan brottslighet
- Sveriges Åkeriföretag anser att föreslagna tillägg i polislagen och i polisförordningen inte löser några som helst problem med att tillförsäkra resurser för kontroll av den yrkesmässiga trafiken när tilläggen inte utesluter användandet av resurser till att de särskilt kompetenta kontrollanterna ska vakta vid till exempel musikfestivaler eller fotbollsmatcher eller visa polisiär närvaro i exempelvis Hjällbo
- Sveriges Åkeriföretag anser att utredningen är bristfällig när det gäller redovisning av hur resurserna hos Polismyndigheten idag används, och om de används effektivt
- Sveriges Åkeriföretag anser att dagens system med olika personalkategorier som med avsikt har olika befogenheter är olyckligt
- Sveriges Åkeriföretag delar utredningens tveksamhet att överflytta resurser från Polismyndigheten till Transportstyrelsen
- Sveriges Åkeriföretag anser att en överflyttning av resurser från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en helt ny myndighet med helt nya personalkategorier är rätt väg att arbete framåt med, och att nu är rätt tillfälle för det
- Sveriges Åkeriföretag anser att det inte är en naturlag att kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken måste utföras av en blåljusmyndighet, närliggande exempel från Norge, Tyskland och UK visar detta
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot utredningens slutsatser kring kontrollplatserna
- Sveriges Åkeriföretag anser att det krävs ytterligare utredningar och överväganden kring sanktionsväxling och att denna utredning inte är tillräcklig för att genomföra ett så komplext skifte av straff, samtidigt ställer vi oss inte helt avvisande till sanktionsväxling som princip
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot utredningens förslag kring sällningsprov för narkotika i trafiken
- Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot utredningens slutsatser kring trafiksäkerhetskontrollanter

Inledning

Sveriges Åkeriföretag har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på innehållet i rubricerad remiss. Sveriges Åkeriföretag har tagit del av materialet i form av betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31). Sveriges Åkeriföretag koncentrerar sig i nedanstående remissvar särskilt på de delar som har bäring för de yrkesmässiga godstransporterna på väg.

Allmänt

Sveriges Åkeriföretag har länge efterlyst en översyn av relevanta myndigheters kontrollverksamhet av den yrkesmässiga godstrafiken på väg. Resultatet som nu presenteras är ett gediget arbete. Det finns mycket relevant information att hämta ur betänkandet.

Sveriges Åkeriföretag kommer nedan att kommentera de fyra delarna av utredningen, det vill säga:

- En samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken
- Sanktionsväxling in om yrkestrafikområdet
- Sällningsprov för narkotika i trafiken
- Trafiksäkerhetskontroller

Om en samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken på väg

Behållande av den nuvarande strukturen med Polismyndigheten

Utredningen föreslår att vägkontrollerna på väg även fortsättningsvis ska utföras av Polismyndigheten. Det skulle alltså innebära att behålla den nuvarande strukturen på kontrollverksamheten, det vill säga att Polismyndigheten ska fortsätta att vara huvudaktör vid vägkontroller av den yrkesmässiga trafiken. Sveriges Åkeriföretag anser dock att utredaren har haft ett för snävt perspektiv i sin redovisning.

Utredaren framför vid ett flertal tillfällen att det är viktigt att bekämpa allmän eller annan brottslighet. Det är i och för sig rätt att utredningsdirektivet i andra stycket talar om att det övergripande syftet med översynen är att skapa en ordning för att genom effektivare kontroller och sanktionssystem främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten samt åstadkomma en god social situation för förarna och sund konkurrens inom yrkestrafiken. När då utredningsdirektivet talar om ”brottsbekämpningen” så måste det anses vara att bekämpa brott inom just den yrkesmässiga trafiken, inte att bekämpa allmän brottslighet. När det gäller utredningsdirektivet under rubriken [f]örebygga och bekämpa annan brottslighet, så vill Sveriges Åkeriföretag däremot se det som en renodlad uppgift för Polismyndighetens allmänna brottsbekämpande verksamhet att arbeta med.

Sveriges Åkeriföretag kan i och för sig instämma att det ur ett samhällsperspektiv är viktigt att bekämpa annan brottslighet, men nu är utredningens huvudsyfte just kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken och hur dessa kontroller ska göras effektiva och kunskapsbaserade för att i denna trafik finna eventuella överträdelser. Det är inte vår sak att som branschorganisation för den yrkesmässiga godstrafiken på väg diskutera bekämpandet av den allmänna brottsligheten, en verksamhet som kan komma att stjåla resurser från det som vi anser vara viktigt. Det finns andra avdelningar inom Polismyndigheten för att bekämpa annan brottslighet. Utredningen redovisar för övrigt inte ens några siffror över hur mycket annan brottslighet som verkligen upptäcks vid kontroller på väg. Inte heller framgår vilka poliser som upptäcker denna brottslighet, är det den vanliga brottsbekämpande polisen eller är det de särskilt utbildade poliserna för att kontrollera yrkesmässig trafik som till exempel upptäcker trafiknykterhetsbrott? Det är alltså inte korrekt att ur perspektivet kontroller på väg jämföra att vid en väg stoppa fordon för yrkesmässig trafik för kontroll med att vid en väg stoppa personbilar för kontroll. Det är därför omöjligt att uttala sig om vare sig behovet av att vid kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken lägga resurser på detta eller den faktiska effekt som uppnås, eller inte uppnås, av att upptäcka allmän brottslighet vid kontroller på väg.

Allmän brottslighet är till stor del den gökunge i polisverksamheten som idag förhindrar effektiva kontroller av den yrkesmässiga vägtrafiken. En annan del som förhindrar effektiva kontroller av den yrkesmässiga vägtrafiken är att de för dessa kontroller särskilt utbildade poliserna även blir kallade till andra polisiära arbetsuppgifter, till exempel att när de befinner sig på en kontrollplats kallas till butiksrån.

Sveriges Åkeriföretag ställer sig frågande till hur förslaget, med följande lydelse, till tillägg i 2 b § i polislagen

”4. en funktion som på nationell nivå leder, samordnar och utför den trafikverksamhet som kräver specialistkunskap inom yrkestrafikområdet.”

ska kunna förstärka kontrollerna på väg av den yrkesmässiga vägtrafiken.

Sveriges Åkeriföretag anser vidare att en upprepning av denna lydelse i 35 § polisförordningen inte tillför något för att tillförsäkra resurser för kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken när det görs en ordagrann upprepning av lydelsen i 2 b § polislagen. I de övriga tre punkterna i 2 b § talas det om ”avdelning” men i den föreslagna nya punkten fyra talas det om en ”funktion”. Är det avsikten att det enbart ska vara en funktion medan de andra, nuvarande, ska vara avdelningar, och vilken betydelse får det?

Vi ser inte nyttan med att ha en funktion som leder, samordnar och utför en trafikverksamhet. Vi önskar en *kontrollverksamhet* för den yrkesmässiga trafiken på väg som är så effektiv som möjlig. Vi ser inte hur det kan genomföras med utredarens förslag.

Förslaget till ändring i polislagen kommer i praktiken inte att förhindra att vägtrafikpoliserna kommer att användas vid fotbollsmatcher, musikfestivaler, statsbesök eller att visa polisiär närvaro i exempelvis Hjällbo efter skjutningar. Däremot kommenderas inte bilinspektörer till Hjällbo för detta.

Det finns ingenting i den föreslagna lydelsen som skulle förhindra ovan beskrivna verksamheter som polismän idag kommenderas till, till förfång för kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken.

När det gäller effektiviteten i dagens kontrollverksamhet kan följande sägas. Utredningen ger ingen redovisning av polismännens arbetstid, ingen redovisning av hur mycket av arbetstiden som ägnas åt verkliga kontroller under en given tidsperiod, till exempel en vecka. Och motsatsvis säger utredningen ingenting om hur mycket av arbetstiden som går åt till att delta vid utsättningar, fysisk träning, andra polisiära uppgifter samt utbildningar för att just upprätthålla rollen som polis.

Det finns ingen redovisning av hur åldersstrukturen ser ut hos de poliser som är utbildade för att kunna genomföra de mest avancerade kontrollerna av den yrkesmässiga trafiken. Skulle det vara många som närmar sig pensionsåldern, så talar det för att det nu är rätt tillfälle att skapa en helt ny och från Polismyndigheten självständig kontrollorganisation. Man kommer då att ändå ha ett kunskapsstapp som någonstans ska fyllas. Om åldersstrukturen å andra sidan är mer jämn eller åt ”det unga” hållet, så talar det troligen mer för att behålla polismännen som kontrollanter i en helt ny organisation. Om detta är utredningen tyvärr tyst. Det är en brist som gör att våra överväganden i detta yttrande inte kan göras på helt faktabaserad grund.

Ett dilemma med den nuvarande polisorganisationen är att det enbart är polismän som får utfärda föreläggande av ordningsbot. De tjänstemän som är bilinspektörer får inte göra detta. Det ska då noteras att även tulltjänstemän och kustbevakningstjänstemän bär uniform och, utan att vara poliser, får lov att utfärda föreläggande av ordningsbot. Det är ett problem när man inom en kontrollmyndighet har så olika typer av kontrolltjänstemän som polismän och bilinspektörer samt vad som i utredningen kallas civila utredare. Det mest ideala är naturligtvis att det i huvudsak finns en enda typ av kontrolltjänstemän med den särskilda och nödvändiga kompetensen där i princip alla har möjlighet att utföra samtliga arbetsuppgifter, det vill säga kontroller på väg av den yrkesmässiga trafiken och då samtidigt få beivra överträdelser.

Ett ytterligare problem med dagens organisationsstruktur är att arbetet enbart synes vara inriktat på repressiv verksamhet, att beivra överträdelser. Det synes

inte finns någonting i dagens polisverksamhet för förebyggande av fel och överträdelser. På sidan 161 i utredningen framgår att en breddning av Polismyndighetens roll som kontrollmyndighet skulle innefatta dialog med aktörerna inom yrkestrafiken och att arbeta brottsförebyggande. Det är svårförståeligt hur ändringen i 2 b § polislagen skulle kunna leda till en sådan breddning av Polismyndighetens roll.

Det räcker alltså inte med att bara försöka tillförsäkra Polismyndigheten en tydligare styrning av de finansiella resurserna. Hela arbetssättet i en kontrollmyndighet behöver ses över.

Sveriges Åkeriföretag ser därför en ny organisation som lösningen på kontrollproblemen när det gäller effektivitet i kontroller på väg.

Överflyttning av resurser från Polismyndigheten till Transportstyrelsen

Liksom utredningen ställer sig Sveriges Åkeriföretag tveksam till en sådan överflyttning av resurser. Det intressanta är vad som framkommer på sidan 167 i betänkandet, nämligen att den konstruktion som används inom Ekobrottsmyndigheten leder till problem med att de där arbetande poliserna riskerar att tappa sin allmänna poliskompetens. Av denna anledning anser vi att, om det trots allt skulle vara så att resurser ska överföras från Polismyndigheten till Transportstyrelsen, den personal som överförs inte hos Transportstyrelsen ska vara fortsatt anställd hos Polismyndigheten och arbeta som poliser inom Transportstyrelsen. Personalen ska i så fall vara kontrolltjänstemän, inte någon form av polismän.

Överflyttning av resurser från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet

Sveriges Åkeriföretag ser stora fördelar med en helt ny kontrollmyndighet som byggs upp med den brittiska DVSA som förebild utan att för den skull vara en exakt kopia, se sidan 125 ff i utredningen. Där framgår att det inte finns krav på att vara ”polisman” för att kunna utföra kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Kontrollanterna har rätt att utfärda böter och förbud. Vidare har DVSA:s

kontrollanter rätt att stoppa fordon. Även BAG i Tyskland får lov att stoppa fordon, genomföra kontroller samt utfärda olika typer av sanktioner. Och inte minst i närområdet har vi Statens vegvesen i Norge med tydliga kontrollbefogenheter för den yrkesmässiga trafiken.

Det är alltså inte en naturlag att det ska vara en så kallad ”blåljusmyndighet” som ska utföra dessa kontroller. Vidare måste det påpekas att yrkesgruppen vägtransportledare i lag 2004:1167 om vägtransportledare, enligt 1 § har rätt att ge anvisningar för trafiken, alltså att till exempel stoppa trafik och låta fordon köra på vänster sida av vägen för att en dispenstransport ska kunna passera en viss plats. Det innebär att denna helt civila yrkesgrupp får lov att stoppa och dirigera trafiken i samband med dispenstransporter.

Genom en helt ny myndighet kan man redan från början skapa en ny kultur för kontroller som innebär att man kan arbeta proaktivt för att förebygga överträdelser. Ambitionen måste även från kontrollmyndighetens sida vara att det inte ens ska förekomma överträdelser, och därmed en medvetenhet om att myndigheten har ett ansvar att genom ett förebyggande arbetssätt motverka att överträdelser uppstår. Det finns andra transportslag, till exempel flygbranschen, där flygbolagen avkrävs mycket tydliga rutiner för underhåll av de flygplan som används i deras verksamhet. Det är då dessa rutiner som kontrollmyndigheten granskar, kontrollmyndigheten gör det inte genom att till exempel genomföra bromsprov på flygplanen.

Väljer Sverige att skapa en helt ny myndighet för kontroller anser Sveriges Åkeriföretag att det naturligtvis är fritt för dagens polismän att söka anställning hos den nya myndigheten. Sveriges Åkeriföretag anser att utformningen av anställningen ska vara sådan man ska då också vara medveten om att man inte anställs som just ”polis”. Det ska alltså inte vara övergång av verksamhet. Däremot tar man med sig sin statliga anställningstid och man kommer även att omfattas av en ny facklig tillhörighet.

När det gäller personal som idag är anställd hos Transportstyrelsen så bör det även för dessa gälla att de måste söka helt nya tjänster hos den nya myndigheten. Men de nuvarande tjänstemännen inom Transportstyrelsens kontrollverksamhet av kör- och vilotider samt kontroller av vägarbetstidslagstiftningen har en sådan specialistkompetens att de inte bör vara oroliga för sin anställningstrygghet. För de senare kommer övergången till en ny myndighet troligen att bli odramatisk.

Genom att skapa en helt ny myndighet blir det en gång för alla en tydlig inriktning för det arbete som ska utföras, nämligen kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Dessa kontrollanter kommer aldrig att kunna kallas till exempelvis Hjällbo för att visa polisiär närvaro, lika lite som tulltjänstemän och kustbevakningstjänstemän kommenderats till Hjällbo. Inte heller kommer man att vakta vid musikfestivaler eller fotbollsmatcher.

Detta kommer inte att hindra Polismyndigheten att fortsättningsvis övervaka hastighet eller att göra nykterhetskontroller även av den tunga trafiken. Detta är något som polismännen kommer att fortsatt vara kompetenta att arbeta med. Se även sidan 129 nederst och följande sida överst.

Sveriges Åkeriföretag anser alltså att det mest effektiva när det gäller effektiva kontroller på väg är att skapa en helt ny myndighet med helt nya personalkategorier.

Sveriges Åkeriföretag anser att det finns stora vinster för kontrollverksamheten genom att till exempel utveckla tekniken med automatisk registreringsskyltsavläsning. Det är något som på ett tydligt sätt hade effektiviserat övervakningen och kontrollerna. Det mest ideala hade varit om den redan existerande infrastrukturen, de så kallade trafiksäkerhetskamerorna, hade kunnat användas. Ett tydligt användningsområde hade varit i de fall där ett fordon stoppats och det beslutats om att hindra fortsatt färd samt att fordonet ska beläggas med hjulklampar. Om det fordon, trots att sanktionsavgiften inte har betalats, hade smitit iväg när hjulklamparna tagits bort efter 36 timmar, så hade dessa fordon kunnat fångas av dessa trafiksäkerhetskameror och vägkontrollmyndigheten fått en signal om var fordonet befinner sig och i vilken

riktning det kör, brottet brytande av myndighets bud, med böter eller fängelse i upp till ett år i straffskalan – alltså ett relativt allvarligt brott – hade kunnat beivras.

Polismyndigheten har haft många år på sig att utveckla ny teknik men det har inte hänt mycket med det. En ny myndighet med nya idéer kan utveckla nya effektiva arbetsformer.

Om ansvaret för kontrollplatserna

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot utredningens förslag kring kontrollplatserna.

Om sanktionsväxling

Sveriges Åkeriföretag har inte något att erinra mot utredningens slutsatser att det är ett komplext område som kräver ytterligare utredning och överväganden, inte minst för att rättssäkerheten inte ska eftersättas. I princip är påförande av sanktionsavgift i vissa fall effektivare för att beivra brott än vad böter och andra straffrättsliga åtgärder är men det gäller att rätt person, vare sig det är en fysisk eller juridisk person, träffas av sanktionen. Sveriges Åkeriföretag motsätter sig inte att ytterligare utredning görs i frågan innan beslut om sanktionsväxling fattas. Det innebär att vi inte nu kan tillstyrka de förslag till sanktionsväxling som utredningen trots allt föreslår. Det är viktigt att sanktionsbeloppen verkligen är proportionerliga. Sveriges Åkeriföretag anser att 10 000 kronor i sanktionsavgift för ett administrativt misstag, som att till tillståndsmyndigheten Transportstyrelsen inte anmäla en ny trafikansvarig, inte står i rimlig proportion till överträdelsens allvar. Detta är inget som till exempel påverkar trafiksäkerheten.

Om förslaget till sållningsprov för narkotika i trafiken

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot när det gäller utredningens förslag om sållningsprov för narkotika i trafiken.

Om förslaget till trafiksäkerhetskontrollanter

Sveriges Åkeriföretag har inget att erinra mot utredningens slutsatser om trafiksäkerhetskontrollanter.

Övrigt

Sveriges Åkeriföretag står gärna till Infrastrukturdepartementets förfogande i arbetet med regelgivning som berör företagande inom transportsektorn för godstransporter på väg.



Rickard Gegö
VD



Ulric Långberg
Samhällspolitisk chef