

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:
anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Stockholm 2021-09-23

Ref I2021/01321

Remissvar på betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)

Transportföretagen är bransch- och arbetsgivarorganisationen för transportnäringen, inklusive motor- och petroleumbranscherna. I våra sju förbund finns närmare 10 000 medlemsföretag med tillsammans drygt 200 000 anställda. Det gör Transportföretagen till den främsta samlingspunkten för företagen i transportnäringen i Sverige.

Förslaget i korthet

I betänkandet föreslås en samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken, sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet, sållningsprov för narkotika i trafiken (rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott) samt analyseras om det är lämpligt att så kallade trafiksäkerhetskontrollanter ska få utföra nykterhetskontroller.

Övergripande synpunkter

Samlad organisation och åtgärder för en effektiv kontroll av yrkestrafiken (avsnitt 5.4)

Utredningen har utvärderat en organisatorisk lösning där resurser flyttas från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet. Utredningens förslag är att så inte ska ske, utan att nuvarande struktur behålles, men utvecklas genom en tydligare styrning och att resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och Transportstyrelsen beslutas av regeringen.

Transportföretagen anser att utredningen landar i en rimlig slutsats. Det finns för- och nackdelar med båda alternativen. Vi anser att det viktigaste är att tillräckliga resurser avsätts för vägkontroller och att kontrollverksamheten får den fokus den förtjänar inom Polismyndigheten, att kompetensen hos personalen är hög och att sådan finns i tillräcklig numerär, att samverkan mellan bransch och myndigheter är god samt att uppföljning av kontrollerna sker. Vi ser att detta kan åstadkommas såväl genom att organisera det såsom utredningen föreslår som genom att bilda en ny myndighet.



Sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet (avsnitt 7.5)

Utredningen föreslår att straffbestämmelser ska ersättas med sanktionsavgifter gällande medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och yrkestrafikförordningen (2017:237). Sanktionsväxling föreslås även beträffande bestämmelser i yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen (2012:238) som gäller överträdelse av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning. Det ska vara möjligt att för utländska aktörer besluta om förskott, efter prövning av Transportstyrelsen, och klampning.

Transportföretagen tillstyrker utredningens förslag i denna del.

Sällningsprov för narkotika i trafiken (avsnitt 8.9)

Förslaget omfattar all trafik på väg, inte endast yrkestrafiken. Ett sällningsprov innebär ett rutinmässigt prov utan krav på misstanke om brott. Mot bakgrund av ökningen av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor är det enligt utredningen angeläget att skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleri. Det föreslås att salivprov och analys av ögon och ögonrörelser ska kunna användas för sällning av narkotika i trafiken, utan att misstanke om brott föreligger.

Transportföretagen tillstyrker förslaget i denna del.

Trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller (avsnitt 8.8)

Förslaget till regeringen om trafiksäkerhetskontrollanter kommer från Polismyndigheten och Trafikverket. Dessa skulle ha befogenhet att genomföra sällningsprov för alkohol. Utredningen har utvärderat frågan och anser inte att ett sådant system bör införas.

Transportföretagen delar utredningens analys och slutsats och anser inte att ett sådant system ska införas.

Synpunkter på förslagen i betänkandet

Kontrollverksamheten i några andra länder (avsnitt 4)

I betänkandet finns endast en kortare jämförelse mellan de av utredningen utvalda ländernas kontrollsystem och Sveriges (avsnitt 4.6). Vi hade stora förhoppningar om att utredningen skulle kunna lämna förslag där vi plockar russin från andra framgångsrika kontrollsystem i andra länder. En intressant iakttagelse är till exempel att i Tyskland, Norge, Danmark och Storbritannien har tillsynsmyndigheten möjlighet att genomföra egna vägkontroller, utan bistånd från polisen. I år förväntas cirka 1400 nya poliser komma ut från polisutbildningen i Sverige. Om utredningens bedömning stämmer av hur mycket resurser Polismyndigheten och Transportstyrelsen behöver, är det orimligt att tro att kontroller av yrkestrafiken kan locka ett hundratal nya poliser. I betänkandet görs bedömningen att de bästa möjligheterna att rekrytera trafikpoliser uppnås genom att behålla verksamheten inom myndigheten. Det nämns också att

möjligheten att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare bör utvecklas (s. 160). I betänkandet nämns (s. 161) detta som en möjlighet, men att poliser bör delta vid vägkontroller. Men om kontroller kan utföras av kontrollanter utan trafikpoliser kan detta underlätta för att frigöra resurser till fler kontroller. I och med att detta tycks fungera i de fyra länder som utredningen tittat på anser vi att det är något som bör övervägas ytterligare.

Varför behövs en ny kontrollstruktur (avsnitt 5.1)

Transportföretagen delar utredningens beskrivning av varför det behövs en ny kontrollstruktur.

Beskrivning av tänkbara organisationsalternativ (avsnitt 5.3.)

Utredningen har identifierat och utvärderat följande tre olika organisationsalternativ.

1. Dagens struktur med tydligare styrning av verksamhet och resurser inom Polismyndigheten och Transportstyrelsen.
2. Överflyttning av resurser från Polismyndigheten (poliser och bilinspektörer) till Transportstyrelsen.
3. Överflyttning av resurser från Polismyndigheten (poliser och bilinspektörer) och Transportstyrelsen till en ny myndighet.

Av den internationella utblick som utredningen gjort framgår att flera europeiska länder valt att inrätta en kontrollmyndighet för yrkestrafiken där polisiära befogenheter saknas. Utredningens bedömning är att det finns betydande fördelar med att ha polisiär kompetens inom den myndighet som utför kontroller på väg. Poliser kan uppmärksamma och agera mot eventuell annan brottslighet som de kan komma i kontakt med i samband med kontrollerna. Utredningen gör också bedömningen att poliser skapar en säkrare arbetsmiljö för de som utför kontrollerna.

Transportföretagen anser att utredningen borde ha tittat närmare på möjligheten att utforma en verksamhet utan poliser för kontrollerna (i alternativ 2 och 3). Med tanke på att de länder (Norge, Danmark, Tyskland och Storbritannien) valt att organisera sin kontrollverksamhet utan poliser borde det ytterligare ha övervägts i ett eget alternativ. I dessa länder har exempelvis kontrollanter utökade befogenheter, till exempel att utfärda böter om någon inte följer deras anvisningar. En jämförelse hade även kunnat gjorts med annan tillsyn i Sverige (till exempel Skatteverket och Kronofogdemyndigheten), där bistånd kan begäras av polis, men inte är nödvändig vid alla åtgärder.

Bilinspektören har idag har omfattande befogenheter:

1. stoppa fordon
2. utföra flygande inspektion
3. kontrollera fordons last
4. kontrollera fordons vikt
5. kontrollera förarens kör- och vilotider
6. kontrollera fordonets färdskrivare och taxameter
7. utföra sållningsprov

8. kontrollera körkort och andra handlingar
9. besluta om förskott för sanktionsavgifter
10. besluta om förskott för överlastavgifter
11. utfärdaföreläggande om kontrollbesiktning
12. utfärda körförbud

Vi menar att det finns starka skäl att ytterligare utreda vad som krävs för att en bilinspektör, utan polismans assistans, ska kunna genomföra kontrollerna på egen hand. Sannolikt bör man titta på bilinspektörens möjligheter att besluta om och genomföra klampning. En djupare undersökning av kompetens och befogenheter som finns i Norge, Danmark och Tyskland kan behövas. I detta skede kan vi inte se varför bilinspektörerna skulle möta mer kriminalitet än till exempel Kronofogdemyndigheten eller varför en bilinspektörs arbetsuppgifter skulle vara mer osäkra än socialekreterarens, arbetsmiljöinspektörens eller tulltjänstemans. Att effektivisera och öka antalet kontroller har sannolikt en god inverkan på de företag som idag anser sig riskfritt bryta på regelverket.

Förslag till framtida struktur för kontroller av yrkestrafik på väg (avsnitt 5.4.)

Utredningens förslag att behålla nuvarande struktur men att utveckla den skulle enligt betänkandet göra att föreslagen styrning tillförsäkrar att resurserna inom området inte tas i anspråk för andra uppgifter inom Polismyndigheten och Transportstyrelsen (alternativ 1, se ovan). Utredningen konstaterar att resurserna i form av personal inom de båda myndigheterna behöver utökas för att upprätthålla och utveckla en effektiv samlad kontrollverksamhet. Bedömningen är att det rör sig om ett hundratal tjänster inom Polismyndigheten och cirka 35 tjänster inom Transportstyrelsen. Även påverkan på andra myndigheter bör enligt utredningen beaktas vid resurstilldelningen.

Utredningen föreslår att det i Polismyndigheten ska inrättas en samlad nationell organisation för verksamheten inom yrkestrafikområdet. Organisationen ska omfatta ledning, samordning och operativ verksamhet samt uppföljning och utveckling av verksamheten. Polismyndighetens roll som kontrollmyndighet ska förtydligas vad gäller dialoger med aktörerna inom yrkestrafiken och det brottsförebyggande arbetet med till exempel informationsinsatser om gällande regelverk.

För Transportföretagen och för våra medlemsföretag är målet sund konkurrens. För att uppnå detta krävs fler kontroller på våra vägar. Vilken myndighet som utför kontrollerna är inte den centrala frågan, utan hur fler och effektivare kontroller kan uppnås. Det är också av vikt att kompetensen hos personalen är hög och att det är tillräckligt många kontrollanter. Vi betonar behovet som finns av samverkan mellan bransch och myndigheter och konstaterar att den idag är bristfällig vad gäller samverkan mellan bransch och Polismyndigheten.

Vi delar utredningens bedömning vad gäller nackdelarna med en ny myndighet; kostnaderna för uppstart och att det tar tid för en ny myndighet att bli effektiv. Däremot anser vi att utredningen missat att inkludera ett alternativ med en ny myndighet som inte kräver överflyttning av trafikpoliser från Polismyndigheten, se ovan i detta svar angående jämförelsen med andra länders kontrollsystem. En sådan utgångspunkt skulle till exempel kunna ha förändrat bedömningen av kompetensförsörjningen. Det är viktigt att det finns en myndighet med spetskompetens. Detta skulle kunna uppnås med en ny myndighet. En jämförelse kan här göras med EKO-brottsmyndigheten. Det är viktigt att kunna attrahera kontrollanter. Ett sätt att göra detta är att

se till att kontrollanter slipper slitas mellan olika arbetsuppgifter. Detta är i dagsläget fallet med lokalpoliserna. Trafikpoliser utkallas för att hjälpa till med annat än kontroller av yrkestrafik. Det omvända går dock inte, då icke-trafikpoliser saknar den kompetens som krävs för att kontrollera yrkestrafik.

Vi är även tveksamma till om föreslagna ändringar för en ny samlad nationell organisation inom Polismyndigheten är tillräckligt för att komma till rätta med problemen som beskrivs i avsnitt 5.1).

Avseende införandet av det så kallade mobilitetspaketet framgår följande av betänkandet (s 315): “Däremot har behov av resurstillskott till följd av tillkommande uppgifter som följer av Mobilitetspaketet inte beaktats”. Mobilitetspaketets genomförande i Sverige kräver särskild analys. Detta tas upp i promemorian Genomförandet av mobilitetspaketet.

Vi delar utredningens uppfattning att samverkan mellan Polismyndigheten och Transportstyrelsen är grundläggande för den samlade effektiviteten och att krav på gemensam inriktning, utveckling och uppföljning av kontroller av yrkestrafiken beslutas av regeringen.

Utredningen bedömer (s 160) att en samlad organisation inom Polismyndigheten kommer att påverka den framtida kompetensförsörjningen positivt. Transportföretagen anser, som redan framgått, att kompetensförsörjningen är viktig – det behövs kompetent personal i tillräcklig numerär. Vi betvivlar dock att skapandet av en särskild enhet inom Polismyndigheten i sig självt skulle vara tillräckligt för att säkerställa rekryteringen av trafikkontrollerande poliser. Möjligen skulle det kunna påverka rekryteringen positivt att poliserna skulle slippa hålla på med flera arbetsuppgifter och kan fokusera på kontroll av yrkestrafik på väg. Att styrningen skulle vara central kan kanske även ge ett signalvärde som påverkar rekryteringen positivt. Vi delar utredningens uppfattning att möjligheten att underlätta kompetensförsörjningen kan ske genom att utöka antalet bilinspektörer och civila utredare.

En tydlig verksamhet är viktig samt att pengar öronmärks för att bedriva verksamheten. Det är också av stor vikt att uppföljning sker.

En ny myndighet (avsnitt 5.5)

Utredningens förslag i denna del är inte deras huvudförslag. Enligt direktiv ska den oavsett ställningstagande lämna förslag till en ny organisation för kontrollverksamheten som innebär att vissa uppgifter förs över till en ny eller befintlig myndighet. I denna del är utredningens förslag att resurser i form av medel och personal förs över från Polismyndigheten och Transportstyrelsen till en ny myndighet (s 169).

Det föreslås att överflyttningen av personal från Polismyndigheten skulle inkludera poliser med polismans befogenheter och bilinspektörer. För att behålla polismans befogenheter skulle dessa fortsatt vara anställda inom Polismyndigheten men verksamma inom den nya myndigheten. Dessa poliser skulle ledas av en chef som också har sin anställning i Polismyndigheten. För bilinspektörerna skulle överflyttningen till den nya myndigheten göras i form av verksamhetsövergång. Totalt berörs mellan 260-360 poliser och 75 bilinspektörer.

Av Polismyndighetens instruktion skulle framgå att myndigheten var skyldig att ställa polismän till förfogande för den polisverksamhet som bedrivs inom den nya myndigheten. Av instruktionen skulle också framgå att Polismyndigheten ska leda den verksamhet vid myndigheten som enligt författning endast får utföras av polismän.

Överflyttningen av personal från Transportstyrelsen till den nya myndigheten skulle göras i form av verksamhetsövergång. Förslaget innebär att all personal inom enheten för yrkestrafik skulle flyttas till nya myndigheten. Därutöver den personal som inom Transportstyrelsens kundtjänst samt de jurister inom myndigheten som hanterar yrkestrafikfrågor. Totalt skulle cirka 100 personer från Transportstyrelsen erbjudas arbete inom den nya myndigheten.

Den nya myndigheten skulle tillföras kompetens för de områden som räknas upp i betänkandet på s 170.

Som vi tagit upp tidigare i detta svar delar vi utredningen syn på de negativa aspekter som finns med att starta en ny myndighet, kopplat till effektivitet. Men vi anser att utredningen borde närmare utrett en myndighet utan poliser.

Tydligare ansvar för kontrollplatser (avsnitt 6.1)

Transportföretagen delar utredningens syn att en viktig förutsättning för att kunna genomföra effektiva vägkontroller är väl utrustade och ändamålsenligt placerade kontrollplatser.

Utredningen föreslår att ansvaret för kontrollplatserna förtydligas genom att det författningsregleras att de ingår i det statliga vägnätet. Att så sker innebär att investeringar i och underhåll av kontrollplatser kommer att ingå i Trafikverkets samlade planering.

Transportföretagen tillstyrker att så sker.

Uppgift om avgöranden till Transportstyrelsen (avsnitt 6.2)

Utredningen understryker vikten av att informationsflödet mellan myndigheter utöver Polismyndigheten och Transportstyrelsen är avgörande för att tillsyn och kontroller på väg ska kunna bedrivas på ett effektivare sätt än idag. Det föreslås i betänkandet att berörda myndigheter ges i uppdrag att lämna förslag på hur Transportstyrelsen ska informeras om i vilket företag en förare arbetar och om föraren har begått brott i samband med utövandet av yrkesmässig trafik.

Transportföretagen tillstyrker förslaget även i denna del.

Översyn av den nationella vilotidsförordningen (avsnitt 6.4)

Det föreslås i betänkandet att det ska göras en fullständig översyn av förordningen (1994:1297) om vilotider vid vissa vägtransporter inom landet för att effektivare kontrollverksamhet ska kunna uppnås, särskilt vad avser den personliga tidboken. Detta då det är en bristande regelefterlevnad samt svårighet att få till stånd effektiv tillsyn. Den översyn utredningen tänker sig är registrering av vilotider i ett tekniskt system som inte skulle gå att manipulera.

Transportföretagen delar utredningens syn i frågan.

Sanktionsväxling inom yrkestrafikområdet (avsnitt 7.3)

Enligt utredningen ska vissa kriterier vara uppfyllda för att det ska vara lämpligt med sanktionsväxling. Det ska bland annat vara fråga om överträdelser där sanktionsväxlingen kan få en reell effekt på regelefterlevnaden. Det innebär enligt betänkandet att sanktionen behöver träffa rätt aktör. Det kan vara en arbetsgivare eller ett transportföretag. Det ska vidare vara relativt enkelt att utreda om en överträdelse har ägt rum. Detta då utredningen föreslår att påförande av sanktionsavgifter ska grunda sig på strikt ansvar och inte uppsåt eller oaktsamhet.

Det föreslås att bestämmelserna om medförande och uppvisande av dokument enligt förordningen (1998:786) om internationella vägtransporter inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och yrkestrafikförordningen (2012:237) ska ändras så att sanktionen för överträdelser byts ut från penningböter till sanktionsavgift. Utredningen gör bedömningen (s 222) att det blir en effektivare sanktionering eftersom det är svårt att vid vägkontroll visa att någon uppsåtligt bedrivit trafik utan tillstånd eller kontrolldokument. Det är lättare att bevisa att dokumenten inte finns att tillgå i fordonen. Sanktionsväxlingen gäller i den delen endast fordon i internationell trafik.

Vidare föreslås att yrkestrafikförordningen och taxitrafikförordningen (2012:238) ändras så att överträdelser av bestämmelser om anmälan av trafikansvariga och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning sanktionsväxlas på samma sätt. Utredningen (s 226) gör i denna del bedömningen att eftersom det idag förekommer fusk och slarv när det gäller sådan anmälan och detta har stor inverkan på tillsynsmöjligheterna, så är det viktigt att få till stånd en effektivare sanktionering. Sanktionsväxlingen gäller i denna del endast svenska tillståndshavare.

Beloppen för de nya sanktionsavgifterna föreslås uppgå till 10 000 kr för varje överträdelse (s 231). Transportstyrelsen föreslås fortsatt vara den myndighet som ska ansvarar för prövning av sanktionsavgift. Det ska – avseende överträdelse av bestämmelserna om medförande och uppvisande av dokument - vara möjligt att besluta om förskott för sanktionsavgift och förbud mot fortsatt färd när det handlar om företag som inte har hemvist i Sverige.

Transportföretagen anser att de överväganden som gjorts gällande föreslagna sanktionsväxlingar är rimliga. Vi tillstyrker att sanktionsavgift får tas ut då handlingar som måste medföras i fordon och kunna uppvisas vid vägkontroll inte finns med samt då anmälan om trafikansvarig och andra personer som omfattas av krav på lämplighetsprövning som måste göras inte har gjorts. Sanktionsavgiftens storlek – 10 000 kr per överträdelse - är rimlig. Vi tillstyrker även gällande överträdelse av bestämmelserna om medförande och uppvisande av dokument att förskott kan tas av företag som inte har sin hemvist i Sverige, efter prövning hos Transportstyrelsen, samt att klampning får tillämpas om betalning ej sker.

Sällningsprov för narkotika i trafiken (avsnitt 8.9)

Utredningen avväger å ena sidan de positiva effekterna av en reglering om sällning av narkotika i trafiken och å andra sidan den integritetskränkning och den olägenhet som en sådan lagstiftning skulle innebära för den enskilde. Utredningens slutsats är att de positiva effekterna väger tyngre.

Transportföretagen delar den oro som uttrycks i utredningen om ökning av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor. Vi tillstyrker därför förslaget.

Trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller (avsnitt 8.8)

Transportföretagen tillstyrker utredningen vad gäller nykterhetskontrollanter. Däremot hade vi, som beskrivits ovan, önskat ytterligare analys kring möjligheterna till kontroll av yrkestrafiken utan poliser.

Övrigt

Transportföretagen står självklart till Infrastrukturdepartementets förfogande i den fortsatta processen och bidrar med vår branschkunskap och sakkunskap om departementet så skulle önska.

Med vänlig hälsning

Transportföretagen



Tina Thorsell, samhällspolitisk chef