



Datum

2021-09-23

Diariennr (åberopas)

A310.328/2021

Saknr

000

Er referens

I2021/01321

Regeringskansliet

Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

anneli.giorgi@regeringskansliet.se

Betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)

Sammanfattning

Framtidens kontrollstruktur

Polismyndigheten instämmer i utredningens bedömning att dagens struktur för kontroller av yrkestrafik på väg ska behållas. Det innebär att Polismyndigheten behåller sitt ansvar och sina resurser för trafikpolisverksamheten samt att det fortsatta arbetet och utveckling ska ske med utgångspunkt i dagens struktur (enligt organisationsalternativ 1). Polismyndigheten tillstyrker utredningens förslag i den delen men inte i sin helhet.

Polismyndigheten avstyrker förslaget i den del utredningen föreslår att det ska inrättas en samlad, nationell organisation för yrkestrafikverksamhet inom Polismyndigheten och att den ska författningsregleras i polislagen och förordningen med instruktion för Polismyndigheten. Polismyndigheten anser att sådan förändring inte är nödvändig eller lämplig. Därtill talar andra tungt vägande skäl emot utredningens förslag, inte minst förslagets konsekvenser för myndighetens brottsbekämpande uppdrag i ett helhetsperspektiv. Polismyndigheten avstyrker även förslaget att regeringen ska styra myndighetens trafikpolisverksamhet genom att besluta om resurserna och avsätta medel särskilt för denna verksamhet. Polismyndigheten delar inte heller bedömningen att den föreslagna utökningen av antalet årsarbetskrafter kan finansieras helt inom ramen för tidigare tilldelat anslag.

Polismyndigheten delar utredningens bedömning att de övriga organisationsalternativen som har utvärderats, som båda innefattar överflyttning av Polismyndighetens berörda verksamhet och resurser till annan myndighet (organisationsalternativ 2 och 3), inte ska genomföras. Negativa konsekvenser skulle uppstå för myndighetens brottsbekämpande verksamhet i ett helhetsperspektiv. Polismyndigheten avstyrker organisationsalternativ 2 och 3.

Sållning för narkotika i trafiken

Polismyndigheten tillstyrker förslaget att det ska bli möjligt för polismän att rutinmässigt genomföra sållningsprov för narkotika i trafiken. Regleringen välkomnas eftersom den innebär en viktig förbättring i arbetet med att öka trafiksäkerheten och bekämpa brott.

Övrigt

Polismyndigheten är positiv till att ansvaret för kontrollplatser förtydligas och att Trafikverkets ansvar regleras. Polismyndigheten delar också utredningens bedömning att ett system med trafiksäkerhetskontrollanter inte bör införas. Vidare kan ytterligare sanktionsväxling på trafikområdet vara fördelaktig utöver den som utredningen föreslår, varför Polismyndigheten anser att detta bör utredas vidare i ett bredare perspektiv.

Polismyndighetens synpunkter

Polismyndigheten framför nedanstående synpunkter på förslagen i betänkandet. Först behandlas organisation, styrning och utveckling avseende polisens trafikverksamhet, därefter övriga förslag som Polismyndigheten vill kommentera särskilt.

Framtidens kontrollstruktur

Förslagen enligt organisationsalternativ 1

Polismyndighetens övergripande uppfattning

Polismyndigheten instämmer i utredningens bedömning att dagens struktur för kontroller av yrkestrafik på väg ska behållas och att fördelarna med detta alternativ väger tyngst. Polismyndigheten avstyrker dock förslaget att en funktion ska inrättas inom Polismyndigheten som på nationell nivå leder, samordnar och utför trafikverksamhet som kräver specialistkunskap inom yrkestrafikområdet. Vidare avstyrks av flera tungt vägande skäl den föreslagna författningsregleringen av nämnda funktion i polislagen och förordningen med instruktion för Polismyndigheten. Polismyndigheten avstyrker även förslaget att ökad styrning ska ske genom att regeringen beslutar om resurserna för trafikpolisverksamheten.

Utredningens förslag innebär att en viss del av Polismyndighetens verksamhet, den som rör yrkestrafik, bryts ut från övrig verksamhet och styrs genom att en ny särskild reglering införs i författning om att myndigheten ska ha någon form av egen organisation för denna verksamhet som ska bedrivas nationellt. Detta strider emellertid mot grunderna för reglering av polisverksamhet, den organisationsstruktur som lades fast 2015 vid ombildningen av landets olika polismyndigheter till Polismyndigheten och det förankrade arbetssättet inom myndigheten. Förslaget väcker alltså principiella frågor och avviker från nuvarande struktur och system, vilket är mycket tungt vägande skäl mot det.

Polismyndigheten bedömer dessutom att förslaget skulle få flera negativa konsekvenser om det genomfördes. Ytterligare en principiell fråga gäller Polismyndighetens rådighet över sina resurser. Förslaget om styrning av resurserna till trafikpolisverksamheten framstår som säreget och Polismyndigheten bedömer inte att sådan styrning är nödvändig i detta fall. Polismyndigheten ansluter sig till vad som har framförts av myndighetens expert och sakkunniga vid Justitiedepartementet i de särskilda yttrandena till betänkandet. Skälen utvecklas även i det följande.

Rättsliga aspekter av förslaget om författningsreglering

Polismyndigheten ser inte att det finns något behov av ytterligare författningsreglering för att ge förutsättningar för utveckling och effektivisering av trafikpolisverksamheten. Den befintliga regleringen av polisverksamheten är fullt tillräcklig. Utöver detta är förslaget om reglering problematiskt av andra skäl som gör det olämpligt att införa den.

Polismyndighetens och polisens uppgifter regleras endast på generell och övergripande nivå i de centrala författningar som styr myndigheten.¹ Det finns skäl till att lagstiftaren genom åren avsiktligt har valt att inte närmare reglera polisens verksamhet och uppgifter. Det har varken ansetts möjligt eller önskvärt. En sådan reglering borde därför inte heller ske i detta fall eftersom den skulle strida mot de förankrade utgångspunkterna för reglering av polisiär verksamhet och polislagens grunder.

När det gäller Polismyndighetens organisation regleras även den endast mycket begränsat i lag. Undantagsfallen i 2 b § polislagen gäller ett fåtal avdelningar inom myndigheten av särskild karaktär, som avdelningen för särskilda utredningar. Särskilda behov motiverade också införandet av dessa. Inga funktioner eller liknande regleras i lagen som enligt utredningens förslag. Klara utgångspunkter för de författningsändringar som skedde i samband med den nationella omorganisationen av polisväsendet 2015, som resulterade i sammanslagningen till Polismyndigheten, var att myndigheten i stor utsträckning skulle få bestämma sin egen organisation och att denna endast i liten utsträckning skulle författningsregleras. Av förarbetena framgår också att det är huvuddragen i polisens verksamhet som ska regleras i lag, dvs. grundläggande bestämmelser om polisens uppgifter och organ.²

Polismyndighetens organisation bestäms därmed huvudsakligen av myndigheten själv och ytterst av rikspolischefen, vilket har stor betydelse för Polismyndigheten och dess styrmodell. Organisationen styrs närmare genom Polismyndighetens styrdokument som bl.a. innefattar en gemensam arbetsordning och handläggningsordningar för varje avdelning och polisregion.

Vad utredningen föreslår överensstämmer alltså inte med de ovan redovisade utgångspunkterna. De skäl som utredningen motiverar avsteget och behovet av

¹ Se 1 och 2 §§ polislagen, 1 § förordningen med instruktion för Polismyndigheten och 1 § polisförordningen.

² Se prop. 2013/14:110, bl.a. s. 395 ff.

författningsreglering med är enligt Polismyndigheten inte tillräckliga. Många av de förutsättningar som lyfts fram som särskilda för trafikpolisverksamheten är inte det vid jämförelse med annan polisiär verksamhet. Vidare saknas rättslig analys angående konsekvenserna av att särreglera yrkestrafikverksamheten, även i relation till de andra betydelsefulla verksamheter och uppgifter som Polismyndigheten har men som inte är specifikt reglerade. Analys saknas också avseende hur förslaget att berörda poliser endast ska arbeta med kontroller av yrkestrafik förhåller sig till de allmänna uppgifter och skyldigheter som polismän har i sin roll.

Finansiella aspekter av förslaget om styrning av resurser

Polismyndigheten bedömer det inte som nödvändigt eller önskvärt att regeringen ska besluta om exakta resurser till trafikpolisverksamheten och avdela medel särskilt för denna. Det är inte tillräckligt underbyggt att denna del av polisverksamheten skulle prioriteras resursmässigt framför andra angelägna verksamheter och brottsområden samt i detalj behöva styras av annan än Polismyndigheten. Myndigheter har överlag stort mandat att styra sina tilldelade resurser och har i allmänhet också bäst förutsättningar att avgöra hur tillgängliga medel lämpligen ska fördelas inom sin verksamhet. Sedan ansvarar myndighetens ledning inför regeringen för verksamheten och att den bedrivs tillräckligt effektivt.

Enligt utredningens förslag kommer etableringen av den nya organisationen för trafikpolisverksamhet medföra att resurserna i Polismyndigheten behöver förstärkas med ca 100 årsarbetskrafter, såväl poliser som bilinspektörer och andra civilanställda. Utredningen har bedömt att etableringen och utökningen av personal inte behöver föranleda ytterligare anslag till myndigheten. Polismyndigheten delar inte den uppfattningen.

Förstärkningen av bilinspektörer och övrig eventuell civil personal medför ökade kostnader. Polismyndigheten bedömer till skillnad från utredningen att dessa kostnadsökningar inte ryms inom tidigare aviserat anslag. Anslagen som ska finansiera Polismyndighetens tillväxt av polisanställda till år 2024 syftar huvudsakligen till att stärka ingripandeverksamheten och lokalpolisområdena. Om förslaget genomförs behöver detta tas i beaktande och Polismyndigheten bör tillföras ytterligare medel, som inte bör avsättas i egen anslagspost. Om en nationell schablon för antalet resurser ska tillämpas behöver de lokala behoven beaktas vid bestämmande av schablonen eftersom förutsättningarna för trafikverksamheten varierar i landet.

Verksamhetsmässiga aspekter av förslaget om organisation och styrning

Enligt förslaget ska trafikpolisverksamheten organiseras och utföras nationellt. Polismyndigheten är dock uppbyggd på lokalt och regionalt ansvar. Varje polisregion äger i grunden sin egen resurs och inriktar den utifrån behoven som finns där. Det ankommer på varje regionpolischef att organisera sin verksamhet och styra sina resurser. I samtliga sju polisregioner finns specialiserade trafikgrupper med särskild kompetens inom kontroll av yrkestrafik. Möjligheten att arbeta lokalt inom yrkestrafiken är också en

framgångsfaktor. Det är polisregionerna som har bäst kännedom om de lokala förutsättningarna och den lokala problembilden. Det finns också stora fördelar med att trafikverksamheten är integrerad med den övriga polisverksamheten. Det leder bl.a. till flexibilitet, kompetensöverföring och synergieffekter. Förslaget som innebär att berörda trafikpoliser ska styras nationellt trots att de arbetar regionalt och lokalt skulle försvåra det brottsförebyggande och brottsbekämpande arbetet i polisregionerna. Endast vissa mycket specialiserade operativa förstärkningsförmågor är organiserade nationellt inom Polismyndigheten. Trafikpolisverksamheten är inte jämförbar med dessa utan har starkare koppling till annan polisverksamhet. Förslaget avviker alltså från grundkonstruktionen av Polismyndigheten och hur verksamheten styrs och bedrivs.

Organisationsändringen som föreslås skulle även medföra att berörda poliser inte förväntas delta i övrig polisverksamhet eller annat trafikarbete som utförs i polisregionerna. Polismyndighetens möjlighet att ändamålsenligt och effektivt kunna styra och nyttja sin personal är dock grundläggande för att möta de behov som uppstår i verksamheten. Samverkan och integrering med övrigt polisarbete skapar för övrigt de nödvändiga bryggor som bidrar till effektivare brottsbekämpning men också bidrar positivt till kompetensförsörjningen av trafikpolisen.

Att verksamheten för yrkestrafik inte har kunnat dimensioneras på önskvärt sätt är en indirekt konsekvens av att Polismyndigheten totalt sett inte har varit adekvat dimensionerad för hela sitt uppdrag. Det i sig är ingen organisationsfråga. I betänkandet argumenteras för att trafikpolisverksamheten skiljer sig från övrig polisiär verksamhet. Polismyndigheten delar inte resonemanget. Polismyndighetens samlade uppdrag är mycket omfattande och mångfacetterat. Flertalet verksamheter skiljer sig mycket från varandra. Många av de förutsättningar som utredningen menar är särskilda för trafikpolisverksamhet gäller även för annan polisiär verksamhet, som t.ex. gränspolisverksamheten.

Om Polismyndighetens styrning och uppföljning samt genomfört, pågående och kommande utvecklingsarbete

Mot bakgrund av utredningens uppfattning att Polismyndighetens förmåga till långsiktig och systematisk styrning och uppföljning av verksamheten är bristfällig, som ligger till grund för förslagen, vill myndigheten inledningsvis framhålla att utredningens resonemang i stort utgår från äldre utredningar och rapporter som är kopplade till polisens nationella omorganisation 2015. De senaste åren har Polismyndigheten emellertid genomfört större förändringar.

- Strategisk styrning och uppföljning i myndigheten

För den strategiska styrningen och uppföljningen har Polismyndigheten antagit en strategi och en långsiktig strategisk verksamhetsplan med strategiska mål och delmål. Uppföljningen har utvecklats och utökats. Grunden för styrningen är fortsatt Polismyndighetens styrmodell där grundläggande principer är att ansvar ska delegeras så långt ner som möjligt i organisationen samt att verksamheten ska byggas underifrån och utifrån helheten. Myndighetens

fleråriga strategiska verksamhetsplan som syftar till att konkretisera, operationalisera och stärka den strategiska styrningen utgår från dessa grundläggande principer. Det innebär att polisregioner och avdelningar med verksamhetsplanen som grund ansvarar för att utforma egna strategiska inriktningar som ska uttrycka hur myndighetens gemensamma målsättningar på bästa sätt ska genomföras. Utifrån detta sker aktivitetsplanering på alla nivåer i myndigheten.

Rikspolischefen har beslutat om flera åtgärder för att förtydliga och stärka processansvaret och processtyrningen i Polismyndigheten. Tidigare i år inrättades en funktion för processtyrning vid rikspolischefens kansli (RPACK) där arbetet pågår med att omsätta åtgärderna. Funktionen ska bl.a. stötta, normera och följa upp processtyrningen i myndigheten.

Kontinuerligt utvecklingsarbete pågår avseende den övergripande, långsiktiga och systematiska styrningen och uppföljningen av Polismyndigheten och frågorna har hög prioritet. Med beaktande av de senaste årens positiva utveckling anser Polismyndigheten att det inte finns fog för en uppfattning att arbetet med myndighetens styrning generellt sett inte skulle fungera. Därför vore det mycket olyckligt att inte arbeta vidare utifrån den etablerade strukturen utan i stället bryta ut en liten del av Polismyndighetens verksamhet för att tillämpa en annan typ av styrning på den. Det skulle splittra och minska enhetligheten i styrningen och omfattande arbete skulle behöva läggas ner på att införa en egen organisation med annan styrfilosofi och annat arbetssätt.

Polismyndigheten delar i viss mån utredningens syn på de brister och utmaningar som förekommer i verksamheten, men betänkandet ger en begränsad och inte helt rättvisande bild av Polismyndighetens styrning och utvecklingsarbete som berör det aktuella området. Polismyndighetens ledning är enig om en ambitionsökning på trafikområdet. Polismyndigheten beaktar i sitt fortsatta arbete bl.a. de interna rapporter som utredningen har pekat på. I det följande redovisar Polismyndigheten sin syn på styrningen, uppföljningen och utvecklingsarbetet. Utfört och pågående arbete exemplifieras och likaså åtgärder som kommer att vidtas framöver av Polismyndigheten i syfte att fortsätta effektiviseringen av trafikarbetet.

- Åtgärder inom ramen för processansvaret

Chefen för nationella operativa avdelningen (Noa) kommer i sin roll som processägare härnäst att utreda och analysera om skillnaderna i hur polisregionerna organiserat trafikpolisverksamheten har haft påverkan på resultatet. Det ska även utredas om enhetlighet i polisregionernas organisation av trafikpolisverksamheten är en förutsättning för att underlätta styrning och utveckling och för att verksamheten ska bedrivas effektivt och i tillräcklig omfattning. I arbetet ska ingå att ta hänsyn till geografiska förutsättningar i polisregionerna, eventuella synergieffekter samt regionala och lokala problembilder. Det ska också analyseras om personalresursen används på ett ändamålsenligt och effektivt sätt utifrån verksamhetens behov och med beaktande av möjligheten till kompetensöverföring mellan alla poliser i yttre tjänst.

- Uppföljning

Chefen för Noa kommer att fortsätta arbetet att tillsammans med bl.a. ekonomiavdelningen utveckla uppföljning och analys med målsättningen att det ska finnas en tydlig koppling mellan mål och resurstilldelning i trafikpolisverksamheten. Flera mått ska fastställas och följas upp. I uppföljningen är analys av de kontroller som genomförs i relation till vilka kontroller som bör prioriteras avsedd att ingå. Polismyndigheten avser också att söka samarbete med berörda myndigheter för att gemensamt utveckla effektuppföljningen.

År 2019 utvecklade Polismyndigheten en mobil applikation för flygande inspektioner. Applikationen har automatisk koppling till polisens statistikverktyg, vilket ger goda möjligheter till uppföljning. Den har effektiviserat ärendehandläggningen markant, bl.a. har antalet inspektioner ökat från ca 20 000 till 35 000 per år. Hela den omfattande administration som tidigare utfördes har kunnat rationaliseras bort. Det har också blivit enkelt att följa upp antalet inspektioner fördelat på exempelvis organisation, fordonstyp eller utfall.

För kontroll av kör- och vilotider samt cabotage tillförs it-stödet en funktion som automatiskt överför statistiska uppgifter till statistikverktyget. Den nya funktionen har testats av experter under sommaren 2021 och kommer att göras tillgänglig för övriga polisverksamheten under hösten 2021. För kontroll av farligt gods pågår för närvarande arbete med kravställning och utveckling av en applikation med koppling till statistikverktyget, som är planerad att tas i drift 2022. Även dessa kommer att förbättra möjligheterna till uppföljning.

- Resurser och resultat

Antalet flygande inspektioner har ökat även eftersom Polismyndigheten över tid har utökat resurserna och prioriterat kontrollerna. För närvarande finns 81 bilinspektörer och 284 poliser med förordnande att utföra flygande inspektion av fordon. Utfallet av kontrollerna visar att brister på fordon förekommer i stor omfattning bland nyttofordonen. Under 2021 har ca 80 procent av de kontrollerade fordonen haft brister som krävt någon typ av åtgärd.

Antalet ärenden avseende olaga cabotage som anmäls till Transportstyrelsen har ökat stadigt varje år sedan 2017 och prognosen pekar mot en ökning även 2021. Beträffande kör- och vilotid har Polismyndigheten valt att kontrollera betydligt fler arbetsdagar än åtagandet kräver och även antalet kontroller ligger på hög nivå.

Som ett led i Polismyndighetens tillväxt ska antalet poliser i yttre tjänst öka. Samtliga poliser i yttre tjänst är verksamma inom trafiksäkerhetsarbetet och kommer därför att bidra till detta. Resurserna till trafikpolisverksamheten är också avsedda att öka. Polismyndigheten kommer att närmare utreda förutsättningarna och behovet av antalet årsarbetskrafter för att uppnå effektiva kontroller i tillräcklig omfattning inom trafikpolisverksamheten.

- Samverkan

Polismyndigheten instämmer i att god samverkan är viktig för kontrollverksamheten. Omfattande samverkan sker redan på trafikområdet i Polismyndighetens verksamhet men myndigheten är positiv till utökad samverkan.

För utvecklingen av polisens trafikarbete är samarbetet med Transportstyrelsen särskilt viktigt och att Polismyndigheten har effektiv tillgång till nödvändiga uppgifter för sitt arbete. Därför behöver förutsättningar skapas för att Polismyndigheten ska få tillgång till uppgifter i olika system. Exempelvis bör Polismyndigheten få tillgång till Transportstyrelsens system för handläggning av överträdelser på vägtrafikområdet som kan föranleda sanktionsavgift. För att lättare kunna kontrollera utländska körkort bör Polismyndigheten ges elektronisk tillgång till körkortsuppgifter i EU:s system för utbyte av körkortsinformation mellan EU-länder (RESPER), vilket Polismyndigheten har hemställt om regeländring för. Sedan är utveckling av it-stöd nödvändig hos båda myndigheter för att effektivisera processen kring omhändertagande av körkort.

För att bättre kunna analysera, beräkna och bedöma den totala effekten av kontroller av yrkestrafiken avser Polismyndigheten söka samarbete med Transportstyrelsen, Trafikanalys och övriga berörda myndigheter.

Organisationsalternativ 2 och 3

Polismyndigheten delar utredningens bedömning och skäl för att de övriga organisationsalternativen som har utvärderats (alternativ 2 och 3), som innefattar större organisationsförändringar och överflyttning av Polismyndighetens ansvar och resurser till annan myndighet, inte ska genomföras på grund av de negativa konsekvenser som kan förutses med sådana ingripande förändringar. Polismyndigheten avstyrker därför dessa alternativ. Skälen utvecklas också nedan.

Organisationsalternativ 2 och 3 kan förväntas få allvarliga konsekvenser för Polismyndighetens kärnverksamhet, brottsförebyggande och brottsbekämpande uppdrag samt myndighetens nödvändiga tillväxt. Polismyndigheten står i dag och för framtiden inför stora utmaningar i sitt brottsbekämpande uppdrag bl.a. med hänsyn till den oroande brottsutvecklingen. Polismyndigheten har starkt behov av sina befintliga resurser och behöver dessutom utöka dessa för att få bättre förutsättningar att utföra sitt arbete. Därför är det inte rimligt eller lämpligt att minska antalet poliser i Polismyndigheten och flytta dessa till en annan myndighet för en smalt avgränsad verksamhet som den aktuella. Polismyndigheten ska enligt regeringens målsättning utöka antalet anställda så att dessa i slutet av år 2024 uppgår till 38 000 och förväntas förstärka den lokala nivån med bl.a. områdespoliser. Att samtidigt förlora ca 400 medarbetare, varav de flesta poliser, till följd av en omorganisation som organisationsalternativen förutsätter, skulle inverka menligt på Polismyndigheten och reducera förmågan att bekämpa brott.

Principiellt bör även våldsmonopolet kvarstanna hos Polismyndigheten. Beaktas måste även att kontrollverksamheten för yrkestrafik har tydlig koppling till övrig polisverksamhet och många beröringspunkter med generell brottsbekämpning och annat trafiksäkerhetsarbete varför den inte borde separeras från dessa och Polismyndigheten. Integrering och nära samverkan med övrig verksamhet bidrar till bl.a. effektivare brottsbekämpning. Helhetsperspektivet och synergieffekterna skulle försvinna eller minska kraftigt. Exempelvis kan tillgången till relevant information, kunskaper och metoder för arbetet förväntas försämrats och likaså förutsättningarna för samordning och ledning.

Uppföljning av trafikpolisverksamheten visar att annan brottslighet ofta upptäcks i samband med trafikarbete, vilket i sig är positivt men också behöver kunna hanteras av polisen. En polismans allmänna uppgifter och skyldigheter i anställningen är inte begränsade till viss brottskategori och därmed inte till t.ex. överträdelser av regler om yrkestrafik. Även allmänheten kan ha befogade förväntningar på att de uniformerade poliser de möter kan och ska utföra de generella uppgifter som åligger en polisman. Om organisationsalternativ 2 eller 3 skulle genomföras och berörda poliser därmed ska arbeta enbart med yrkestrafikpolisverksamhet utifrån en annan myndighet än Polismyndigheten, finns stor risk för att olika situationer kommer att uppstå i praktiken som dessa behöver hantera i egenskap av polismän men som inte är anpassade till vad de var avsedda att arbeta med och varför de organiserades till annan myndighet. Det talar emot ändringarnas lämplighet och effektivitet. Enskilda poliser kan därigenom försättas i svåra situationer men resultatet kan också skada allmänhetens förtroende för Polismyndigheten. Samordning och ledning av poliser från två myndigheter skulle också bli nödvändig vid alla händelser som involverar båda, vilket inte kommer att underlätta arbetet.

Även utifrån ett arbetsmiljöperspektiv skulle organisationsalternativ 2 och 3 vara problematiska eftersom det är förenat med svårigheter för Polismyndigheten att säkerställa arbetsmiljöansvar för anställda som är verksamma inom en annan myndighet. Ledningen av den berörda personalen kan också bli splittrad och otydlig.

Vid jämförelse med Ekobrottsmyndigheten (EBM) får hållas i åtanke att trafikpolisverksamheten inte är direkt jämförbar med den verksamhet som bedrivs där. Specialiserad utredningsverksamhet skiljer sig väsentligt från operativ polisverksamhet. Möjligheterna till tydlig avgränsning och direkt styrning av arbetsuppgifter bör vara betydligt enklare i utredningsverksamhet än i den mer dynamiska yttre verksamheten där poliser i stor utsträckning måste ta sig an alla typer av situationer de ställs inför på plats, oavsett om det ligger inom de huvudsakliga arbetsuppgifterna eller inte.

Vilken exakt påverkan ett bortfall av resurser från Polismyndigheten skulle få för övrig polisverksamhet kräver ingående analys utifrån närmare definierade förutsättningar. En utblick kan dock göras mot vilka effekterna blev av att Polismyndigheten under den pågående pandemin avdelade ca 500 poliser och gränskontrollanter per dygn i en längre period för att upprätthålla utökade gränskontroller. Den övriga polisverksamheten i varje berörd polisregion

drabbades negativt av resursbortfallet och mest påverkades den brottsförebyggande verksamheten. Med beaktande av att det i Polismyndighetens kärnuppdrag ingår att upprätthålla allmän ordning och säkerhet samt att arbeta brottsförebyggande är resultatet inte positivt för den övriga verksamheten som påverkas indirekt.

Kontrollplatser

Polismyndigheten är positiv till att ansvaret för kontrollplatser förtydligas och att Trafikverkets ansvar regleras. Tillräckligt många väl fungerande och placerade kontrollplatser i hela landet utgör förutsättningar för effektivisering av kontrollverksamheten. Polismyndigheten instämmer i att Trafikverket bör ansvara för utbyggnad, investeringar och underhåll avseende kontrollplatser samt att det strategiska arbetet bör ske i samverkan med Polismyndigheten och Transportstyrelsen som kan bidra till detta.

Sanktionsväxling

I fråga om sanktionsväxling ansluter sig Polismyndigheten till experten från Åklagarmyndighetens särskilda yttrande till betänkandet. Ytterligare sanktionsväxling än den som utredningen föreslår torde vara önskvärd. Sanktionsväxling av för ändamålet lämpliga trafiköverträdelser skulle sannolikt medföra större effektivitet i systemet. Polismyndigheten beaktar dock komplexiteten i frågan och anser därför att sanktionsväxling på trafikområdet bör utredas i särskild ordning i ett bredare perspektiv. Gällande beställansvar för överträdelser bör det sanktioneras på samma sätt som grundansvaret.

Trafiksäkerhetskontrollanter

Polismyndigheten delar efter övervägande utredningens bedömning att ett system med trafiksäkerhetskontrollanter inte bör införas. Effektivisering av trafiksäkerhetsarbetet kan ske genom andra lämpligare åtgärder.

Sållningsprov för narkotika i trafiken

Polismyndigheten tillstyrker förslaget att det ska bli möjligt för polismän att genomföra provtagning och undersökning för sållning avseende narkotika i trafiken utan att misstanke om brott föreligger. Polismyndigheten välkomnar att möjligheten ges genom ny reglering. Det finns ett reellt och angeläget behov av att kunna genomföra rutinmässiga sållningsprov på förare i trafiken, även för narkotika. Polismyndigheten är även positiv till att myndigheten föreslås få bemyndigande att meddela verkställighetsföreskrifter till den nya lagen. Det bedöms som nödvändigt.

Konsekvenser för Polismyndigheten

Ovan har redogjorts för de närmare konsekvenserna av förslagen. Sammanfattningsvis ser Polismyndigheten att förslagen kommer att få följande effekter om de genomförs.

Utredningens förslag till ny organisation inom Polismyndigheten för yrkestrafikverksamheten och förslag till ytterligare styrning av denna (organisationsalternativ 1) väcker principiella frågor och avviker från nuvarande struktur och system, vilket inte leder utvecklingen åt ett önskat håll. Polismyndigheten bedömer att förslagen kommer att få flera negativa och olyckliga konsekvenser, för regleringen av polisär verksamhet i stort och myndighetens etablerade organisation, styrmodell och arbetssätt. Förslaget kommer att försvåra Polismyndighetens möjligheter att ändamålsenligt styra och leda sina resurser för att uppfylla hela sitt uppdrag. Det vore till nackdel för Polismyndighetens generella brottsförebyggande och brottsbekämpande uppdrag och andra viktiga verksamheter än det som omfattas av förslaget. Förslaget kommer att försvåra arbetet i polisregionerna. De fördelar som finns med att ha trafikpolisverksamheten integrerad med övrig verksamhet skulle gå förlorade. Rekryteringen av poliser till yrkestrafikuppdraget kommer sannolikt att försvåras. Om förslaget ändå genomförs är den föreslagna finansieringen inte tillräcklig, varför ytterligare medel bör tillföras för att täcka Polismyndighetens kostnader för utökningen av civilanställda.

Organisationsalternativ 2 och 3 innebär omfattande omställning och omorganisation av myndigheternas trafikarbete och för Polismyndigheten. Polismyndigheten bedömer att separation av trafikpolisverksamhet från övrig polisär verksamhet och omorganisation av denna till en annan myndighet skulle leda till flera kännbara negativa konsekvenser för Polismyndigheten och de resurser som flyttas över. Alternativen skulle ha negativ effekt på Polismyndighetens övriga verksamhet och myndighetens nödvändiga tillväxt. Resursbortfallet om hundratals medarbetare kommer reducera Polismyndighetens förmåga att utföra sin kärnverksamhet samt förebygga och bekämpa brott. Ur ett arbetsgivarperspektiv skulle situationen försvåras för Polismyndigheten. De fördelar som finns med att ha denna verksamhet integrerad med övrig polisverksamhet i Polismyndigheten skulle olyckligtvis försvinna. Alternativen speglar inte heller polismäns allmänna arbetsuppgifter och arbetsförhållanden i praktiken, vilket kan leda till oönskade konsekvenser. Det skulle sannolikt bli svårare att rekrytera poliser till ett sådant avgränsat uppdrag som ska bedrivas av annan myndighet.

Förslaget att Trafikverket ska få utpekade övergripande ansvar för kontrollplatser bedömer Polismyndigheten kommer att få positiv effekt. Att god tillgång på funktionella kontrollplatser över hela landet säkerställs är en förutsättning för att kontrollverksamheten ska kunna bedrivas effektivt.

Förslaget att införa en möjlighet till sållningsprov för narkotika i trafiken, som innebär att bl.a. polismän rutinmässigt ska kunna genomföra provtagning och undersökning för detta, är ett viktigt steg i utvecklingen. Det bedömer Polismyndigheten kommer att få positiv inverkan på trafiksäkerheten, det

brottsförebyggande och brottsbekämpande arbetet, människors hälsa och tryggheten i samhället.

Detta remissvar har beslutats av rikspolischefen Anders Thornberg efter föredragning av juristen Cassandra Utas Stokic. I den slutliga handläggningen har bl.a. även deltagit avdelningscheferna Gunilla Hedwall, Johan Olsson och Tomas Landeström samt gruppchefen Annika Hägg.

POLISMYNDIGHETEN

Anders Thornberg

Cassandra Utas Stokic

Kopia till

Justitiedepartementet
Arbetslagarorganisationerna
Rikspolischefens kansli