

Ärendenummer / Referens
I2021/01321

Vår referens
Emil Burman

E-post
emil.burman@seko.se

Telefon
0760517662

Infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Sekos yttrande över betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)

Utredningens uppdrag var att lämna förslag som leder till effektivare kontroller och till ett sanktionssystem som får fler inom yrkestrafiken på väg att följa reglerna på området. Direktivet lämnar förslag inom fyra områden. (1) En samlad organisation och åtgärder för effektiv kontroll av yrkestrafiken. (2) Sanktionsväxling inom yrkestrafiken. (3) Rutinmässiga sållningsprov utan misstanke om brott för narkotika i trafiken. (4) Trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller.

Betänkandet ger en bild över vad problemet är idag och beskriver bland annat sambandet mellan bristande regelefterlevnad och osund konkurrens samt social dumpning.

Utredningen bedömer att det finns flera anledningar till varför det behövs en ny kontrollstruktur. Det finns brister vad gäller styrning, samordning och uppföljning av trafikpolisverksamheten inom Polismyndigheten. Det saknas ett gemensamt utvecklingsarbete kring den samlade kontrollverksamheten inom yrkestrafikområdet. Det finns brister i samverkan mellan Polismyndigheten, Transportstyrelsen och övriga myndigheter kring strategiska kontrollfrågor kopplade till yrkestrafiken. Polismyndighetens syn på omfattningen av uppdraget som kontrollmyndighet av yrkestrafiken är allt för begränsad, exempelvis arbetet med att självständigt bidra till regelutvecklingen inom yrkestrafikområdet. Det finns behov av en starkare nationell styrning av trafikpolisverksamheten inom Polismyndigheten.

Utredningen identifierade och har utvärderat tre 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.

Utredningen föreslår att dagens struktur för kontroll av yrkestrafiken ska behållas men utvecklas genom att det föreslås att det ska föras in bestämmelser om en särskild trafikpolisverksamhet i polislagen samt Polismyndighetens instruktion. Polismyndighetens roll som kontrollmyndighet och ansvar ska förtydligas. Den

Seko, Service- och kommunikationsfacket

Box 1105, 111 81 Stockholm
Besök: Hagagatan 2
Hemsida: www.seko.se

Telefon: 08-791 41 00
Telefax: 08-21 89 53
E-post: seko@seko.se

Organisationsnummer: 802004-5509
Plusgironummer: 58-8

nationella styrningen av trafikpolisverksamheten inom Polismyndigheten ska stärkas och organiseringen av den regionala trafikpolisverksamheten ska vara densamma i hela landet. Resurserna för verksamheten inom yrkestrafikområdet i Polismyndigheten och i Transportstyrelsen ska beslutas av regeringen.

I utredningens argumentation till varför en ny myndighet inte föreslås lyfts att de inte kommer kunna ha våldsbefogenheter. Det skulle enligt utredningen innebära att den nya myndigheten inte kan utreda annan brottslighet som kontrollanterna upptäcker i samband med ett trafikstopp. Dessutom skulle det vara svårt att stoppa fordon som inte frivilligt stannar. Utredningen anför också att arbetsmiljön i en sådan ny myndighet inte kommer vara lika säker och bra som den ska vara.

Sekos synpunkter

Inledningsvis vill Seko framföra att utredningen är väl genomförd och på ett bra sätt belyser de utmaningar som finns i kontrollverksamheten, men också varför den är så otroligt viktig.

Brister i kontrollverksamhet gör så att branscher där Sekos medlemmar arbetar i påverkas negativt. Den osunda och olagliga konkurrensen tränger inte bara undan seriös åkeriverksamhet, men innebär också att gods som skulle kunna fraktas eller överflyttas till järnväg eller inrikes sjöfart i stället fortsätter fraktas med sämre arbetsrättsliga och sämre klimatmässiga villkor.

Utgångspunkten för Seko har varit att organisationsformen för kontrollverksamheten är sekundär och att det viktiga är att rätt förutsättningar i övrigt ges för att få till stånd en bättre och mer fungerande kontrollverksamhet. Erfarenheter från branschen och myndigheter vittnar om att kontrollverksamheten måste förbättras. Det gör att Seko landar i en annan slutsats än utredningen. Någonting annat än nuvarande ordning är behövligt. Seko anser därför att det bästa vore att gå vidare med alternativet om en ny myndighet för kontroll av yrkestrafiken.

Seko tycker att det är mycket bra att utredningen resonerar kring arbetsmiljön för kommande yrkestrafikinspektörer. Avvägningen och var gränsen går kring statens våldsmonopol är en mycket viktig fråga. Seko anser dock inte att argumentationen håller då den kontrollverksamhet som finns i dag utförs av flera olika myndigheter som inte har särskilda våldsbefogenheter. Risken för att stöta på annan kriminalitet i olika myndighetskontroller finns med andra ord redan idag.

Argumenten som utredningen för fram kan tyckas ha störst giltighet endast om utredningen föreslagit en total överflyttning av all kontrollverksamhet till Polismyndigheten, vilket inte är fallet. Dessutom anser Seko att det i utredningen inte framkommer var denna upptäcktsfrekvens av andra brott, som kräver

våldsbefogenheter att hantera, är som störst; om det är i kontroll av yrkestrafiken eller om dessa mest upptäcks vid trafikkontroller av den allmänna trafiken.

Några av de befintliga kontrollerande myndigheterna förordar dagens struktur. Ibland kanske de myndighetsegoistiska perspektiven skymmer den större målbilden. Transportstyrelsen lyfter exempelvis fram risken för att tappa kompetens om man väljer att inrätta en ny myndighet samtidigt som Polismyndigheten invänder mot samma förslag då de befärar att de polisiära resurserna skulle dräneras.

Den historiska utvecklingen över antalet trafikpoliser och trafikinspektörer inom Polismyndigheten är minst sagt dystert. De faktiska antalet trafikpoliser har de senaste åren sjunkit medan siffran över antalet trafikinspektörer i princip stått stilla, vilket innebär att de i procent av antalet anställda i den expanderande Polismyndigheten kraftigt har minskat. Eftersom detta är en utveckling Polismyndigheten inte själva förmått att vända samtidigt som myndigheten får historiskt stora ekonomiska tillskott måste nog argumentet om dränering av resurser sägas vara en invändning utan tydlig förankring.

Transportstyrelsens argument om risk för tappad kompetens äger förvisso en slags validitet för den egna myndigheten, i det mycket korta perspektivet. En ny myndighet kan dock förväntas skapa fler karriärvägar för alla de som arbetar i någon av de berörda myndigheter, vilket öppnar för mer samlad kompetens inom hela sektorn, vilket också på sikt borde få positiva effekter för myndighetens egen kompetensförsörjning.

Seko håller med de synpunkter som Arbetsmiljöverket lyfter om att de anser att en ny myndighet är att föredra eftersom olika myndigheter kan tolka regelverk olika. Särskilt eftersom området kommer få ytterligare regelverk att förhålla sig till i och med utstationeringsdirektivet och implementeringen av mobilitetspaketet.

Det anförs också på sina håll att inrättandet av en ny myndighet är förknippat med kostnader. I det instämmer Seko med övertygelsen om att kostnaderna för att inrätta en egen myndighet och därmed en förbättrad och effektivare kontrollverksamhet är en lönsam investering som kommer gynna hela samhället.

När det gäller förslagen om trafiksäkerhetskontrollanter som utför nykterhetskontroller samt förslaget om sanktionsväxling har Seko ingen närmare uppfattning.

Slutligen vill Seko lyfta fram att det är positivt att införa sållningsprov för narkotika då det får antas innebära färre narkotikapåverkade i trafiken. Förutom att det innebär en förbättring av trafiksäkerheten på generell nivå ser vi också det som ett steg för säkrare arbetsplatser för alla de yrkesgrupper som arbetar på, med och vid väg. En annan stor risk för dessa yrkesgrupper är hastighetsöverträdelser där utredningen själv redovisar att de är mycket vanligt förekommande. Liknande

bild ges av exempelvis Folksams undersökning av hastighetsefterlevnaden av yrkestrafiken.

I Sekos egen rapport *Med fara för livet* från 2019 redovisar vi att 91% av de tillfrågande vägarbetarna inte tycker att trafikanterna tar tillräcklig hänsyn till de som arbetar på vägen.

Trenden är tydlig och visar på ett strukturellt problem som måste hanteras. För många kör för fort, särskilt där det förekommer arbeten på och vid väg.

Ett sätt att stävja fortkörning är kraftigt höjda bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser förbi vägarbetsplatser samt att införa utökad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser. Det hade varit önskvärt om även dessa frågor ingått i utredningsdirektivet. Viktigast är dock att värna liv och hälsa där de av Seko föreslagna förändringarna kan göra verklig skillnad.

Vänliga hälsningar

Seko, Service- och kommunikationsfacket



Gabriella Lavecchia
Förbundsordförande

Emil Burman
Utredare