

Regeringskansliet
Infrastrukturdepartementet

i.remissvar@regeringskansliet.se

Betänkandet Kontroller på väg (SOU 2021:31)

Sammanfattning

Transportstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om en tydligare styrning av kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg under förutsättning att ytterligare medel, i enlighet med förslaget, tillförs myndigheten för att kompensera för ökat ärendeflöde och dagens resursbrist.

Vi tillstyrker i huvudsak förslaget om sanktionsväxling men lämnar följande synpunkter.

Vi tillstyrker de ytterligare förslag om effektivare kontroller som lämnas samt förslaget om sällning för narkotika.

Vi har inget att invända mot förslaget att inte införa trafiksäkerhetskontrollanter.

Transportstyrelsens synpunkter

1.8 Förslag till förordning om ändring i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur

<i>Föreslagen lydelse</i>	<i>Transportstyrelsens förslag</i>
2 §	
Den nationella planen för transportinfrastruktur ska avse tolv år och får omfatta	

8. investeringar i och underhåll av ett nationellt nät av kontrollplatser för yrkestrafik på väg.	8. investeringar i och underhåll av ett nationellt nät av kontrollplatser för yrkestrafik på <i>det statliga vägnätet</i> .

5.4 Förslag till framtida struktur för kontroller av yrkestrafik på väg

Transportstyrelsen tillstyrker utredningens förslag om att dagens struktur för kontroller av yrkestrafik på väg ska behållas men utvecklas genom en tydligare styrning av verksamhet och resurser hos såväl Polismyndigheten som Transportstyrelsen (alternativ ett). Vi delar utredningens bedömning att ett bibehållande av dagens struktur skulle innebära att det trafikslagsövergripande perspektivet och den samlade verksamhetslogiken inom transportmyndigheterna och kopplingen till de övergripande målen bibehålls.

Liksom utredningen ser vi ett flertal nackdelar med de andra två alternativen. Följden av alternativ tre är att det skapas ytterligare en myndighet inom trafikområdet att samverka med. Utöver Polismyndigheten och Transportstyrelsen finns ca 17 myndigheter, utöver samtliga domstolar, som direkt eller indirekt genomför kontroller av yrkestrafiken. Då dessa myndigheter inte direkt berörs av organisationsförändringarna skulle samordningen inte bli till det bättre.

En förutsättning för att alternativ två och tre ska vara lika effektiva, vad gäller vägkontroller, som i alternativ ett är att de måste göras i lika hög utsträckning och på lika många orter. Det måste även byggas upp möjlighet för dygnet-runt-verksamhet. Både inom Polismyndigheten och inom Transportstyrelsen kräver många av kontrollerna gedigen utbildning och erfarenhet. Erfarenheter från andra omlokaliseringar av myndigheter tyder på att det är svårt att få medarbetare att följa med vid en verksamhetsövergång i de fall en myndighet förläggs till en annan ort. En ny myndighet med kompetens lokalt och regionalt samt dygnet-runt-verksamhet tar lång tid att bygga upp, dessutom till en hög kostnad.

Vi anser även att möjligheten till styrning är sämre i alternativ två och tre. I utredningen anges att de polisiära resurser som flyttas i alternativ två och tre fortsatt ska vara anställda av Polismyndigheten. Denna förutsättning skapar möjligheter för polisen att fortsatt inneha mandat att beivra annan brottslighet som vi vet upptäcks vid vägkontroller. Samtidigt så anser Transportstyrelsen att möjligheterna till styrning skulle bli mer komplext än i dagens organisationsstruktur. Alternativ två och tre skulle även innebära utmaningar kring uppdelning av mandat, befogenheter, informations-säkerhet och behörighetstilldelning.

Transportstyrelsen är själv en myndighet som bildats genom sammanslagningar av andra myndigheter. Vi har därför erfarenhet av att det tar lång tid och idogt arbete för att sammanföra kompetens, erfarenheter, rutiner, styrning och system. Även om det nu gått drygt 12 år så finns det fortsatt vissa utmaningar kvar för oss att bli en myndighet även om vi kommit långt. Genomförandet av större organisatoriska förändringar bör ha med sig att

många av utmaningarna på förhand inte går att kvantifiera, eller ens identifiera, men de har gemensamt att de tar tid att lösa.

Sammanfattningsvis anser vi anser att möjligheterna till myndighets-samordning, kompetensförsörjning, styrning, utvärdering och verksamhets-utveckling har bäst förutsättningar i det förslag som utredningen har lämnat. Inte minst anser vi att kostnaden i relation till effekterna ger mer transport-politisk nytta i det förslaget jämfört med alternativen. Vi anser vidare att förutsättningarna för att öka trafiksäkerheten, förbättra den sociala situationen för förare samt uppnå en sundare konkurrens är bättre i detta förslag.

6.1 Tydligare ansvar för kontrollplatser

I förslaget till förordning om ändring i förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur bör det specifikt anges att investeringar i och underhåll av kontrollplatser för yrkestrafik gäller det statliga vägnätet, i likhet med övriga punkter i bestämmelsen, för att inte inkludera krav på kontrollplatser på kommunalt eller enskilt vägnät.

6.2 Uppgift om avgöranden till Transportstyrelsen

Vi instämmer i behovet av en utredning där berörda myndigheter ges i uppdrag att inkomma med förslag på hur Transportstyrelsen ska informeras om vilket företag en förare arbetar för om föraren har begått brott i samband med utövandet av yrkesmässig trafik.

6.4 Översyn av den nationella vilotidsförordningen

Transportstyrelsen instämmer i behovet av en översyn av den nationella vilotidsförordningen.

7 Sanktionsväxling

Utredningen har begränsat förslagen där sanktionsavgifter kan ersätta det straffrättsliga ansvaret till de områden som endast avser näringsidkare inom yrkestrafiken och då endast till gods, buss och taxitrafik. Den avgränsning som utredningen har gjort i sitt arbete medför att de områden som utredningen föreslår att sanktionsväxla blir punktinsatser. Det är svårt att förstå den grundläggande skillnaden i varför statsmakten i vissa fall väljer straffrättsligt ansvar och i andra fall sanktionsavgift. Den avgränsning till näringsidkare som utredningen föreslår skapar i sig problem. Utredningen nämner bland annat de svåra bedömningar som måste ske vid vägkontroll om t.ex. sanktionsavgift skulle kunna påföras näringsidkare som är ägare till fordon som är bristfälligt. Vid vägkontrollen måste då polis avgöra om bristfälligt fordon som ägs av privatperson även bedriver enskild näringsverksamhet och därför som näringsidkare ska påföras sanktionsavgift i stället för böter. Avgränsningen medför att området för sanktionsväxling i sig

begränsas. Det finns även som utredningen konstaterar redan i dag, t.ex. vid överlast, ett behov av att se över regleringen om vilken sanktion (överlastavgift eller penningböter) som ska påföras.

Det vore därför önskvärt att ta ett större helhetsgrepp och göra en mer genomgripande översyn av vilka områden som kan och bör sanktionsväxlas och vilka kriterier i stort som bör gälla. Samtidigt borde då sanktionsavgiftssystemet belysas mer övergripande. Exempel på detta kan vara en gemensam reglering bland annat om vilka åtgärder en myndighet får vidta vid utredning inför påförande av sanktionsavgift. Utredningen själv konstaterar också att flera bestämmelser än de som har utretts skulle kunna vara lämpliga för sanktionsväxling. Jfr även yttrande av expert Johan Bülow, s. 351 f.

Sanktionsbeloppets storlek

I utredningen anges att, förutom att sanktionsavgifter ska vara effektiva, bör de vara avskräckande och stå i rimlig proportion till det intresse som de är avsedda att tillgodose, det vill säga intresset för effektivare sanktionering. Utredningen gör bedömningen att det är rimligt att avgiften uppgår till 10 000 kr för att ha avskräckande effekt. Vi anser att det kan ifrågasättas om det är en tillräcklig summa för att få en avskräckande effekt när det gäller uppvisande av dokument och underlåtenhet att till tillståndsmyndigheten anmäla utbyte av vissa prövade personer. En jämförelse bör här kunna göras med andra sanktionsavgifter, t.ex. sanktionsavgift för överträdelse av bestämmelser om cabotagetransporter, där sanktionsavgiften i dag uppgår till 40 000 kr och där det finns ett förslag om höjning av avgiften till 60 000 kr.

Yrkestrafikförordningen

Utredningen föreslår att en ny bestämmelse, 6 kap. 1 a §, införs i yrkestrafikförordningen som anger att sanktionsavgift ska påföras det företag som bland annat bryter mot 3 kap. 2 § samma förordning. I 3 kap. 2 § anges att bevis om ett sådant tillstånd som avses i 3 kap. 3 § eller 3 kap. 5 § yrkestrafiklagen (YTL) ska medföras i fordonet under färd och visas upp för bilinspektör, tulltjänsteman eller polis på begäran.

3 kap. 3 § YTL gäller den tillståndshavare som bedriver internationella vägtransporter och yrkesmässig trafik utom landet med svenskregistrerade fordon där det kan krävas särskilt tillstånd som avtalats via en överenskommelse mellan Sverige och annan stat. Det bör närmare utredas i vilken utsträckning straffbestämmelsen tillämpas i dag, för att överväga behovet av en fortsatt sanktionering, eftersom företaget har rätt att utföra dessa transporter med ett svenskt yrkestrafiktillstånd fram till gränsen. 3 kap. 5 § YTL gäller transporter med utlandsregistrerade fordon inom landet varför det är mer logiskt att dessa tillstånd ska visas upp på begäran av kontrolltjänsteman.

Mobilitetspaketet

I promemorian Genomförandet av mobilitetspaketet¹, som är under remittering, föreslås två nya straffbestämmelser med penningböter som påföljd. Straffbestämmelserna är kopplade till krav som ställs på företag vid användande av utlandsregistrerade fordon som används med nyttjanderätt respektive underlåtenhet av företag att till Transportstyrelsen årligen anmäla antal anställda. Se 4 kap. 7 och 8 §§ samt 6 kap. 1 § förslag till förordning om ändring i yrkestrafikförordningen. Vi anser att detta är två exempel på när sanktionsavgift i stället skulle kunna användas som påföljd.

8 Trafiksäkerhetskontrollanter och sållning av narkotika

Vi delar utredningens bedömning att det inte vore lämpligt att införa ett system med trafiksäkerhetskontrollanter av samma anledningar som utredningen redovisar.

Vi är positiva till förslaget om att införa sållningsprov för narkotika utan krav på misstanke om brott då vi tror att det kommer att främja trafiksäkerheten.

9.3 Framtidens kontrollstruktur

Som nämnts ovan tillstyrker Transportstyrelsen förslagen i utredningen som handlar om en tydligare styrning av kontrollverksamheten för yrkestrafik på väg under förutsättning att ytterligare medel, i enlighet med förslaget, tillförs myndigheten för att kompensera för ökat ärendeflöde och dagens resursbrist. Vi har i de senaste årens budgetunderlag påtalat behovet av ökade anslagsmedel för tillsyn inom vägområdet, då den har prioriterats ned och resurser har allokerats för att i stället hantera tillkommande uppgifter inom andra områden.

Då tillsyn ofta saknar kvantitativa mål, är det av erfarenhet ofta den verksamhet som prioriteras ned då myndigheten tillförs nya uppdrag eller får ökade kostnader som ska rymmas inom givna anslagsramar. Det bör noteras att förslaget innebär en ökad detaljstyrning vars motsvarighet saknas för övriga verksamheter. I nuläget finns liknande detaljstyrning i form av villkor för anslagsposterna för enskilda satsningar och tillfälliga anslagsökningar (exempelvis den så kallade it-satsningen och tidigare medel för fjärde järnvägspaketet). En ökad detaljstyrning gör att möjligheterna till omprioritering av medel inom myndigheten minskar.

Huvuddelen av den föreslagna anslagsökningen rör avgiftsbelagd verksamhet. Det kommer att innebära att avgifterna inom yrkestrafik behöver öka ytterligare, jämfört med de beräkningar som gjorts inför 2022 års avgifter.

¹ Regeringskansliet. 2021-07-29. I2021/02074.

9.6 Sällningsprov för narkotika

Vi instämmer i utredningens bedömning om att ett ökat antal sällningsprov för narkotika kan komma att leda till ökat antal omhändertagna körkort. Det innebär ett ökat ärendeflöde och en ökad arbetsbelastning för myndigheten. Hur stor ökningen kommer att bli är svårt att veta men det kan föranleda ett behov av att tillföra ytterligare resurser i utredningsverksamheten.

Särskilt om Transportstyrelsens behov av ökade anslagsmedel

De senaste åren har Transportstyrelsen tillförts ett ökat antal uppgifter utan ökade anslagsmedel. Det har gjort att den ambitionsnivå och de förväntningar som finns på Transportstyrelsen inte kan tillfredsställas i tillräckligt hög grad, något som är särskilt tydligt inom tillsynsverksamheten.

De närmaste åren ser vi kraftigt ökade kostnader för myndigheten i form av framtidssäkring av vägtrafikregistret, nödvändiga åtgärder inom it-drift och ytterligare it-säkerhetsåtgärder. Till det kommer regelförändringar och volymökningar samtidigt som förvaltningsanslaget minskar.

Transportstyrelsen ser ett stort behov av att ytterligare anslagsmedel tillförs myndigheten för att möta dessa kostnader och göra nödvändiga förstärkningar inom befintlig verksamhet. Det är därför positivt att regeringen har aviserat förslag om ökade medel för Transportstyrelsen i budgetpropositionen 2022.

Det antecknas att Transportstyrelsens styrelse har deltagit i beredningen av ärendet.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Jonas Bjelfvenstam. I den slutliga handläggningen deltog överdirektör Anita Johansson, jurist Virginia Tigerstrand och utredare Maria Åkerlund, den senare föredragande.

Jonas Bjelfvenstam
Generaldirektör