

SKRIFTLIG FRÅGA TILL STATSRAÅD

Från Riksdagsförvaltningen  
2019-02-28  
Besvaras senast  
2019-03-06 kl. 12.00

Till statsrådet Mikael Damberg (S)

**2018/19:325 Instruktionerna för trafikövervakning i polisens regleringsbrev**

Under en lång rad av år har trafikpolisens verksamhet minskat dramatiskt. I dag är det inte mer än drygt hundra poliser i yttre tjänst som har förordnande att kontrollera tung trafik. Antalet bilinspektörer har dock legat på en relativt konstant nivå de senaste åren. Samtidigt har godstransporter på väg ökat, och antalet utländska aktörer inom vägtransportsektorn blir allt fler. I en rad tidningsartiklar har vi kunnat läsa om transporter som saknar nödvändiga tillstånd. Polisen utfärdar också körförbud för fordon som har så allvarliga tekniska brister att de inte får fortsätta sin färd.

Trafikpoliser och bilinspektörer i Helsingborg, Västerås och Sundsvall har vid flera tillfällen förekommit i medierna, där det har meddelats att polisens kontroller påvisar synnerligen allvarliga brister, främst hos utländska ekipage. Det kan röra sig om otillåten cabotagetrafik, manipulerade färdskrivare och olaga yrkesmässig trafik. Det förekommer också allvarliga tekniska fordonsbrister och otillräckligt säkrad last. För att citera en luttrad trafikpolis: ”Det är som att fiska i ett akvarium!”

Trots det fåtal trafikpoliser och bilinspektörer som alltjämt arbetar med kontroll av den yrkesmässiga trafiken hittas det gång på gång allvarliga brister. Det är brister som sätter trafiksäkerheten ur spel och som allvarligt hotar den seriösa åkerinäringen. Hur skall en företagare inom transportsektorn få en rimlig chans att bedriva sitt företagande när den osunda och olagliga transportverksamheten tillåts att breda ut sig i sådan omfattning som har skett de senaste åren?

I ett internt nyhetsbrev, *Veckans frågor*, påtalar ställföreträdande rikspolischef Mats Löving att polisens trafikövervakning legat på en alldeles för låg nivå de senaste åren. I texten kan man vidare utläsa följande svar från polischefen: ”Vi kan se en vikande trend i antal utförda kontroller på den yrkesmässiga sidan.” Han säger också: ”Kontroll av yrkestrafiken är viktig både ur trafiksäkerhetssynpunkt samt ur konkurrenssynpunkt.”

Polisens verksamhet och prioriteringar styrs i huvudsak av regeringens regleringsbrev. Under rubriken ”Trafik” finner man följande text: ”Redovisning i årsredovisningen till och med 2020 av Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete inkl. kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon (Ju2016/08896/LP(delvis)).”

I regeringens beslut, daterat 2017-12-07, är instruktionerna till Polismyndigheten gällande kontroller av den yrkesmässiga trafiken ytterst blygsamma: "Polismyndighetens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafikmiljön i enlighet med nollvisionen. Polismyndigheten ska även vidareutveckla sitt arbete med kontroller av cabotagetransporter och flygande inspektioner av nyttofordon samt säkerställa att insatserna på dessa områden förbättras."

Det är inte mycket till styrning när det gäller kontroll av den yrkesmässiga trafiken.

Polismyndigheten tillfördes 100 miljoner kronor fördelat på fyra år. Pengarna skulle betalas ut i en takt av 25 miljoner per år mellan 2017 och 2020.

För dessa pengar skulle Polismyndigheten utveckla bland annat kontrollerna av det otillåtna cabotaget. Såvitt jag känner till har det betalats ut 50 miljoner kronor till Polismyndigheten under 2017 och 2018.

I tidningsartiklar där reportern har undersökt vad de så kallade "cabotagemiljonerna" har gått till kan endast 2,6 miljoner härledas till den särskilda satsningen gällande den otillåtna cabotagetrafiken. I dagsläget finns ingen godtagbar redovisning av pengarnas användning.

Polismyndigheten har dessutom inte förbrukat hela sitt anslag för 2018 och fick således en miljard kronor i överskott. Polismyndigheten betalar därför tillbaka 300 miljoner kronor till staten.

I den situation som den seriösa åkerinäringen befinner sig med otillåten cabotagetrafik, där konkurrensen sätts ur spel, blir därför Polismyndighetens agerande märkligt. På landets vägar förekommer omfattande fusk med trafiktillstånd, manipulerade färdskrivare, förare utan giltiga förartillstånd och förare som saknar behörighet att framföra tunga fordon.

Sannolikt kan polisens agerande förklaras av det minst sagt undermåliga underlaget i regeringens regleringsbrev. Tre rader i regleringsbrevet styr polisens övervakning av den yrkesmässiga trafiken; det är sannerligen inte mycket till instruktioner.

Trots att polisen har haft ekonomiska förutsättningar att utöka och utveckla

kontrollverksamheten på vägarna har de ändå inte gjort detta. Det är särskilt anmärkningsvärt eftersom den seriösa åkerinäringen under många år har efterfrågat en effektivare kontroll av den yrkesmässiga trafiken. Den här situationen är inte godtagbar, och det måste till förändringar omedelbart.

Jag vill därför ställa följande fråga till statsrådet Mikael Damberg:

Tänker statsrådet i nästa regleringsbrev förtydliga och skärpa instruktionerna för polisens verksamhet gällande övervakning av den yrkesmässiga trafiken?

.....

Thomas Morell (SD)

Överlämnas enligt uppdrag

Anna Aspegren