

För en tid sedan skickade jag ett brev till Tomas Eneroth, Ju2019/00928, om problemen jag ser ute på vägen med transportnäringen från våran kontrollverksamhets sida som bilinspektör, när det gäller lagföringen av utländska aktörer.

Problem där åklagarna väljer att lägga ner ärenden eftersom den misstänkte har en utländsk adress och det kostar för mycket resurser att lagföra denne.

Då det rörde sig om lagföring så skickades brevet direkt till Justitiedepartementet istället, där en Cecilia Kindahl, på Justitiedepartementets Kommunikationsenhet fick i uppdrag att svara på mitt brev istället.

Svaret blev då ett i mitt tycke schablonsvar, i vilket man spaltar upp alla ändringar man fått till stånd den förra mandatperioden, utan att reflektera över hur dessa ändringar påverkat problemen med utländska aktörer på våra vägar.

Eftersom man nu lyckas ändra på något, så kan man inte slå sig till ro med detta, utan man måste följa upp ändringarna och se om ursprungsproblemen är lösta. Därav har jag förtydligat och kommenterat alla åtgärder ni har lyckats få till stånd från gräsrotsnivå.

Jag vill tacka för att ni tog er tid att svara på mitt brev, men jag upplever inte svaret som särskilt uttömmande. Mer som ett ”standardsvar” som skickas ut till dem som har synpunkter på hur verkligheten ser ut.

Uttrycket ”Ordning och reda på vägarna” används flitigt i sammanhang som dessa och åtföljs ofta av ”regeringen agerat för att reglerna ska få bättre effekt”. Därefter radas exempel upp på redan vidtagna åtgärder. På samma sätt som du gjort i ditt svar till mig.

Inte helt otippat skriver du att ni tycker att polismyndighetens kontroller av den tunga trafiken är viktig för konkurrens, sociala villkor för förarna och bland annat för att förebygga och upptäcka samt utreda brott. Även detta upplever jag vara en del av de ”standardsvar” våra frågor ofta bemöts med.

De 100 miljonerna som tillfördes för att utveckla cabotagekontrollerna är också något som upprepas, men med dem blev det inte riktigt som tänkt och frågan är vad pengarna egentligen användes till och vart resten av pengarna, de som inte kunnat redovisas för, tog vägen. Och vart kommer de resterande pengarna att hamna utan redovisningskraven specificerade?

Förlängd klampningstid

Förlängningen från 24 till 36 timmar var förvisso ett steg i rätt riktning, men ger inte tillräckligt resultat.

Oftast när vi har klampat fordon i väntan på sanktionsavgift, betalas denna inom 24 timmar. De som inte betalar inom 24 timmar, betalar heller inte inom 36 timmar har det visat sig,

Slutsats

Att klampningen måste kvarstå tills åtgärden verkställts.

Det hade gett önskat resultat.

Skärpta regler för beställaransvar

Dagens skärpta regler innebär att det enda som krävs, är att beställaren ska kontrollera är att företaget man beställer transporten av har ett giltigt transporttillstånd.

Problemet ligger inte här eftersom åkeriet som utför transporten i många fall inte är det åkeri man beställt transporten av.

Samt att åkeriet i nästan samtliga fall har ett tillstånd, men istället fuskar med cabotage eller kombireglerna.

Slutsats

De nationella bestämmelserna måste skrivas om så att beställaren ska kontrollera att transporten följer samtliga regler om det skall bli "ordning och reda".

Driva på regeländringar på EU-nivå

Det arbetet måste alltid drivas parallellt med fungerande nationell lagstiftning för att det skall bli "ordning och reda".

Polismyndighetens kontroller är viktiga

Absolut är de det, men för att dessa skall fungera måste det finnas någon som utför kontrollerna.

Slutsats

Det måste ställas krav på kontrollmyndigheten att det ska finnas ett fastställt antal utbildad personal som inte tas i anspråk för annan verksamhet.

Får specialkompetenserna arbeta med det de är specialister på, kan det förebyggas, upptäckas och utredas för att det ska bli "ordning och reda".

Cabotagemiljonerna

Dessa 100 miljoner kronor till Polismyndighetens arbete för att utveckla cabotagekontrollerna är något som från politiskt håll används som ett "flaggskepp". Som ett bevis på hur allvarligt man ser på saken och hur viktigt det är att komma tillrätta med cabotagefusket.

75 miljoner är i skrivande stund utbetalade till myndigheten, men endast cirka 2,5 miljoner har använts för att utbilda samtliga trafikpoliser och bilinspektörer i landet. Det handlar om cirka 380 personer.

Ungefär hälften av dessa jobbar endast med vägbrott som beteendeövervakning och drograttfylla och får därför vare sig tid eller möjlighet att utföra cabotagekontroller.

Vi som fortfarande håller på med dessa kontroller har efterlyst mer anpassade fordon och mätutrustning för att kunna utveckla arbetet på ett effektivt sätt, men fått till svar att inga pengar finns för detta ändamål.

En artikel i Proffs, fick politiker att reagera och ställa frågor.

Slutsats

Utan ett noga specificerade redovisningskrav har ställts på dessa miljoner, har myndigheten bevisligen använt dessa till annat än de var avsedda för.

Pengarna är i vart fall borta.

Ett tydligt och noga specificerat redovisningskrav är ett måste när en myndighet, i detta fallet Polismyndigheten, tilldelas öronmärkta pengar att användas för ett visst ändamål.

Utan det riskerar vi se resten av "cabotagemiljonerna" gå samma väg som de första gått. Dessa pengar behövs, på rätt ställen, för att skapa "ordning och reda".

Mer sanktionsväxling

Sanktionsväxlingen kom främst till för att svenska kontrollmyndigheter inte kan lagföra andra länders medborgare, inte ens EU-medborgare, som begår brott utomlands så länge det heter just "böter".

Slutsats

Genom att avkriminalisera brotten och istället kalla dem för "förseelser, kan man besluta om en sanktionsavgift istället. En kontrollavgift.

Sanktionsavgifter kan beslutas av kontrolltjänstemannen på plats även om denne är en civilanställd bilinspektör inom polisen.

Dessutom hamnar bevisföringen på målsägande som, efter att ha fått betala sanktionsavgiften på plats, har möjlighet att överklaga om denne har synpunkter.

Lagföringen

Lagföringen av utländska aktörer fungerar inom vårt område inte alls. Om lagföringen ska fungera, måste hela rättskedjan fungera. Så är det inte idag. Och det kostar och kräver orimliga resurser för utredning och eventuell lagföring av utländska aktörer. Proportionalitetsprincipen bidrar då till att ärenden rörande brottmål, på löpande band läggs ner så snart det är en utländsk person inblandad.

Detta sker samtidigt som svenska dito aldrig kan komma undan. Begrepp som ”likhet inför lagen” och ”ordning och reda”, faller platt till marken.

Kammaråklagare Johan Bülow på UC i Malmö, delade med sig av sina tankar kring mitt första brev som ni svarade på.

Bilinspektör Roger Ogemar, Västerås