

MHF:s förslag rörande införande av Automatiska nykterhetskontroller



Införandet av automatiska nykterhetskontroller måste grunda sig i Nollvisionstanken "Ingen skall dö eller skadas svårt i trafiken".

Den 2 november 2015 presenterade Trafikverket utredningen rörande automatiska nykterhetskontroller i Sveriges hamnar. Efter att vi noggrant gått igenom utredningstexten kan vi konstatera att delar av regeringsuppdraget lämnats obesvarat. Nollvisionen berörs inte alls. MHF:s uppfattning är att utredningen mer behandlar de olika myndigheternas roller. Det kan vara en orsak till att utredningen redovisar slutsatser som inte är sakligt förankrade i de mycket lyckade försöksprojekt som genomförts, bl.a. i Göteborg och Stockholm. Dessutom har utredarna underlåtit att redovisa svar på flera viktiga frågor som ställts av departementet.

Mot denna bakgrund ger MHF här sin syn på hur ett framtida införande av automatiska nykterhetskontroller skulle kunna se ut, samt vilka beslut och förändringar som krävs för att kunna permanenta denna verksamhet.

Bakgrund

Om polismyndigheten skulle ges uppdraget att på egen hand genomföra införandet av Automatiska nykterhetskontroller krävs enligt vår bedömning ingen förändring rörande gällande lagar. Endast ett fåtal ändringar i berörda myndigheters föreskrifter behövs. Vi konstaterar dock att polismyndigheten idag inte har tilldelats uppdraget att brett införa automatiska nykterhetskontroller.

MHF bedömer dock att det finns processer kring införandet av Automatiska nykterhetskontroller som sträcker sig långt utanför polisens uppdrag och kompetens. En viktig framgångsfaktor med försöksprojekten har till exempel varit att kunnat kombinera en effektiv övervakning med förebyggande information till trafikanterna.

MHF anser dessutom att det skulle vara ytterst olyckligt om beslutsfattarna bara pekade ut en myndighet som ensam ansvarig för denna typ av verksamhet. För att kunna nå framgång behövs ett bredare samhällsengagemang från såväl myndigheter som hamnbolag, rederier och organisationer. Nollvisionsarbetet är beroende av att det finns en stor vilja och engagemang för frågan. Vi uppfattar att många poliser idag har ett stort engagemang för trafiksäkerhetsarbetet. Samtidigt ser vi vissa problem kopplat till den speciella situation som Polisen befinner sig i på grund av den pågående omorganisationen och en generellt ökad belastning på myndighetens operativa arbete.

Polisen är kompetent när det gäller ingripanden och uttryckningsverksamhet, men uppger själva att de är mindre bra på projektledning, infrastrukturfrågor, förebyggande informationskampanjer m.m. Med detta sagt skulle vi se att den politiska nivån i stället ger Trafikverket uppdraget att hantera de Automatiska nykterhetskontrollerna. Trafikverket skulle också som ansvarig myndighet för nollvisionen kunna vara den som planerar och tar ansvar för funktionen av kontrollstationerna i Sveriges hamnar.

En viktig del i den Automatiska nykterhetskontrollen är den trafikledningscentral som ligger till grund för kostnadseffektiviteten och volymmätningarna i genomförandet. Ett uppdrag som Trafikverket enkelt skulle kunna köpa in. Den tillfälliga lagstiftningen som idag styr verksamheten för trafiknykterhetskontrollanter skulle kunna anpassas så att den också omfattar operatörer i en trafikledningscentral för automatiska nykterhetskontroller. Idag sköts trafikledningscentralen för kontrollen i Frihamnen av MHF Test Lab, som har samma ackreditering och kvalitetssäkrade sekretess som NFC, Nationellt forensiskt center (tidigare SKL). Arbetet i trafikledningscentralen sker på förordnade av polisen och styrs via en överenskommelse som är upprättad mellan berörda myndigheter och organisationen MHF.

Polismyndighetens rättsavdelning och Trafikverkets utredning utgår från vad gällande uppdrag, föreskrifter och lagstiftning idag tillåter. Här konstaterar utredningen att Trafikverket inte skulle kunna svara för driften av en automatisk nykterhetskontroll, eftersom myndigheten saknar mandat och befogenheter. Att upphandla en tjänst med trafiknykterhetskontrollanter som ansvarar för driften i en trafikledningscentral skulle möjliggöra för Trafikverket att ansvara för att även driftsätta Automatiska nykterhetskontroller.

Rättsutredningen har också bedömt att den nedfällda bommen vid ett alkolarm är att anses som våldsanvändning. Denna slutsats får till följd att befogenheter som ges i 22§ 4 polislagen inte är tillräcklig utan att även 10§ första stycket 5 i polislagen blir aktuell när alkobommarna används. Den våldsanvändning som användande av en alkobom innebär kan dock inte anses särskilt ingripande och risken för skador på person eller egendom måste bedömas som låg. Eftersom det ännu inte i någon rättslig instans är prövat om en nedfälld bom kan anses som våldsanvändning är det upp till lagstiftaren att besluta huruvida det är våldsanvändning eller inte. Bommar förekommer allmänt i trafikmiljön ur ett säkerhetsperspektiv utan att betraktas som våldsanvändning, exempelvis vid parkeringsplatser, järnvägsövergångar, tullstationer m.m. Att en bom hindrar någon

från att passera en järnvägsövergång när ett tåg är ankommande eller om en förare som är berusad och utsätter andra för fara stoppas av en bom borde kunna ses som likvärdiga säkerhetsåtgärder.

Om man använder sig av samma struktur som vid försöksprojekten i Stockholm och Göteborg skulle den Automatiska nykterhetskontrollen enbart aktiveras när lediga myndighetsresurser finns inom kontrollstationens upptagningsområde. På detta vis blir verksamheten mycket kostnadseffektiv och man behöver inte ha resurser på plats. Personalen från myndigheterna kan arbeta med befintlig verksamhet till dess alkoholarm rapporteras. Först då får de skyndsamt ta sig till hamnen.

I samband med årets Tylösandsseminarium presenterade MHF en lösning med "polis på distans", en helt ny verksamhetsidé som det vore mycket intressant att kunna testa och utvärdera i samband med den automatiska nykterhetskontrollen. Med ett länkprovtagningssum i anslutning till kontrollanläggningen skulle ett fåtal poliser i inre tjänst kunna ansvara för merparten av de förundersökningar, provtagningar, körkortsingripanden m.m. som blir som en följd av en ökad volym av utandningsprov allt via länk.

Man skulle i dessa fall enbart behöva ha hjälp med att flytta fordonet och eskortera den misstänkta föraren från sitt fordon till länkprovtagningen där myndighetspersonal från polisen, tull eller kustbevakningen tar prov via länk. Vid grovt rattfylleri och fråga om häktning bör en patrull sändas till platsen. Idag har exempelvis polisen, tullverket och kustbevakningen ett avtal i Stockholms Frihamn som innebär att logistikföretaget Logent vid behov är behjälpliga med förflyttning av fordon för en mycket ringa kostnad. Alla Sveriges hamnar har idag ordningsvakter eller väktare som tjänstgör i hamnområdet. De är experter på att eskortera och visa folk till rätta vid behov. Om polisen lokalt anser sig sakna tillgängliga resurser kan denna outnyttjade kunskap och yrkeskategori användas och komma väl till pass. Det är en tjänst som också exempelvis Trafikverket enkelt skulle kunna upphandla.

Utifrån erfarenheterna från försöksprojekten i Stockholms Frihamn och i Tysklandsterminalen i Göteborg kan konstateras att kombinationen av information och obligatoriska kontroller gör att förekomsten av berusade förare minskar kraftigt. Det innebär i sin tur att det enbart är vid ett mindre antal tillfällen som eventuella väktare och ordningsvakter skulle behöva utnyttjas.

MHF anser att följande delar behöver göras vid ett permanentande:

- Ge en myndighet, förslagsvis Trafikverket, ett uppdrag att ansvara för funktionen Automatiska nykterhetskontrollerna. Byggnationer, projektering, m.m. kan med fördel ske via offentlig upphandling. Ett förslag kan vara att organisera vissa delar av uppdraget inom IOP (Ideburet Offentligt Partnerskap). Att samordna samhällets samlade resurser för att motverka rattfylleri kan med fördel koordineras via Trafikverket lokalt som centralt eller upphandlas.

Informationsspridning och preventiva arbetsinsatser skulle kunna koordineras av Trafikverket i nära samarbete med trafiksäkerhetsorganisationer inom frivilligsektorn eller andra aktörer. En viktig framgångsfaktor i försöksprojekten har varit en stor lokal delaktighet i verksamheten mellan aktörerna, allt ifrån hamnoperatörer till trafiksäkerhetsorganisationer, myndigheter, företag m.fl. Trafikverket skulle också kunna vara den sammanhållande länken mellan polis, tull och kustbevakning som är de myndigheter som ansvarar för avrapportering av misstänkta rattfyllerister.

- Ge den utpekade myndigheten rätt förutsättningar att kunna upprätta eller upphandla en effektiv trafikledning. Trafikledningen bemannas av trafiknykterhetskontrollanter som erhållit rätt säkerhetsklassning samt adekvat utbildning för uppdraget.
- Besluta om att förlänga och anpassa lagen (2010:374 om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar) så att denna också omfattar operatörer i en trafikledningscentral. Denna lag slutar att gälla den 30 juni 2016. Se bilaga!
- Revidera förordningen (2010:375) och SFS 2014:1179, förordning om ändring i förordningen (2010:375 om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar så att denna också anpassas att gälla för operatörer i en trafikledningscentral som bemannar automatiska nykterhetskontroller. Se bilaga.
- Besluta om att användandet av en alkobom inte är att anses som våldsanvändning eller tydliggör via anpassning av lag 2010:374 om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar att även trafiknykterhetskontrollanter eller operatörer i en trafikledningscentral har rätt att använda automatiska nykterhetskontroller.
- Gör en översyn av 2§ lagen (1976:1090) om alkoholutandningsprov. I denna lag finns ett utrymme för att den som stoppats för att lämna ett utandningsprov har rätt att få ett kvitto utskrivet. Det har nog aldrig i praktiken skett, men det skulle innebära onödiga kostnader om de automatiska nykterhetskontrollerna också skulle vara tvungna att utrustas med kvittoskrivare som aldrig kommer att få en praktisk användning.
- Polismyndigheten bör uppdatera sin föreskrift FAP 333-2. I denna föreskrift framgår att den utrusning som får användas för kontroll av nykterhet i trafiken måste vara upphandlad och ingå i polisens ramavtal. Detta kan ses som ett gammalmodigt sätt att se på kvalitetsparametrar av teknisk utrusning som används inom polisen. I stället bör denna omformuleras och istället för att hänvisa till ramavtal hänvisa till uppfyllande av tekniska specifikationer och internationella tekniska standarder. Om den befintliga formuleringen kvarstår kan problem uppstå om Trafikverket eller någon annan enhet än polisen skulle ges möjlighet att upphandla och förvalta de automatiska nykterhetskontrollerna.

Denna text är sammanställd för att ge en inblick i vilka relativt små åtgärder som behövs för att brett kunna införa automatiska nykterhetskontroller. Vid frågor är ni välkomna att kontakta MHF:s projektledning för automatiska nykterhetskontroller i Frihamnen

Lars Olov Sjöström Trafiksäkerhetschef lars.olov.sjostrom@mhf.se 070-697 00 22
Tomas Jonsson projektledare tomas.jonsson@mhf.se 070-564 37 36

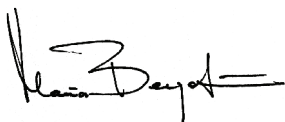
Frågor kan också besvaras av
MHF:s VD Göran Sydhage goran.sydhage@mhf.se 070-761 63 18

Bilagor i detta brev

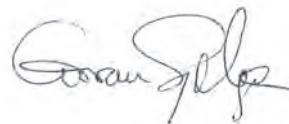
- 1 MHF:s kartläggning av förutsättningar att införa Automatiska nykterhetskontroller i vissa av Sveriges hamnar.
- 2 Förslag till ändring i lagen (2010:374) och förordningen (2010:375) och SFS 2014:1179 Förordning om ändring i förordningen (2010:375) om försöksverksamhet med trafiknykterhetskontrollanter i hamnar.
- 3 Presentation av koncept för bevisprovstagning via länk

Stockholm den 26 januari 2016

MHF Motorförarnas helnykterhetsförbund



Maria Bergström
Förbundsordförande



Göran Sydhage
VD MHF



Tomas Jonsson
Projektledare Automatiska
nykterhetskontroller



Lars Olov Sjöström
Trafiksäkerhetschef