



Granskning av polisens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods

Granskning av polisens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods

INNEHÅLL

1	SAMMANFATTNING	3
2	INLEDNING	4
2.1	Bakgrund.....	4
2.2	Syfte och mål	4
2.3	Omfattning och avgränsning	5
2.4	Metod och tillvägagångssätt	5
2.5	Bedömningsgrunder	6
3	GRANSKNING AV POLISENS TILLSYNSVERKSAMHET ÖVER TRANSPORTER AV FARLIGT GODS	6
3.1	Styrning och ledning inom trafikverksamheten	6
3.2	Kompetens, rekrytering och bemanning	9

Bilaga – Beslutsprotokoll Rikspolischefen 2018-01-26

1 Sammanfattning

I enlighet med revisionsplanen för år 2016-2017 har internrevisionen granskat Polismyndighetens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods. I revisionsplanen är granskningen benämnd trafik.




Enligt internrevisionen beivrar trafikverksamheten inte bara trafikbrott. Vid trafikkontroller uppdagas även annan brottslighet som t.ex. vapenbrott, stöldbrott, efterlysta personer anträffas.

Ansvar och roller behöver tydliggöras och kommuniceras beträffande processansvar. Styrningen av kontroller av farligt gods behöver ses över, främst i de polisregioner där trafikverksamheten är placerad på LPO. I vissa regioner finns betydligt större flöden av farligt gods jämfört med andra (särskilt inom region Syd). Internrevisionen bedömer att fördelningen av de kvantitativa målen till polisregionerna behöver ses över och istället fördelas efter infrastrukturen för flödet av farligt gods i landet. Internrevisionen ser positivt på att de kvantitativa målen dokumenteras och följs upp. För närvarande föreligger inte en enhetlighet i trafikverksamheten nationellt. I vissa regioner återfinns trafikverksamheten som en integrerad del av LPO och i andra finns en trafiksektion.

Internrevisionens anser att specialistutbildade trafikpoliser/bilinspektörer uppvisar en hög professionalitet och kompetens. Denna specialistkompetens tar många år att inhämta. Förutom det krävs också att kompetensen tillåts att bibehållas och även utvecklas över tiden. Vid sidan om ren trafik kunskap krävs en stor förmåga att kunna identifiera annan brottslighet som färdas på väg men även god kunskap för andra kontroller. En sådan kunskap är t.ex. också att känna till bestämmelserna om inre utlänningskontroll. Internrevisionen anser att det är väsentligt att rekryteringen till trafikpolisverksamheten säkerställs framöver.

Internrevisionen bedömer att en dokumenterad nationell strategi för bemanning och rekrytering inom trafikverksamheten skulle säkerställa efterlevnaden av Polismyndighetens strategi för trafik som metod på längre sikt. Vidare bedömer internrevisionen att strategin bör omfatta hur trafikverksamheten inom farligt gods kan utformas och bibehållas attraktivt.

Tabellen nedan visar att internrevisionens granskning har resulterat i i totalt tre rekommendationer fördelade utifrån internrevisionens modell för bedömning av brister som presenterats i rapportens avsnitt 3.1 och 3.2.

	Antal
 Mycket väsentlig brist	0
 Väsentlig brist	3
 Mindre väsentlig brist	0

Rikspolischefen har beslutat att föreslagna åtgärder ska genomföras (se bilaga)

2 Inledning

Av revisionsplanen för 2016-2017 framgår att internrevisionen ska granska Polismyndighetens hantering av trafikfrågor. I internrevisionens granskning har området begränsats till polisens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods.

Till polisens uppgift enligt Polislagen 2 § hör bl.a. arbetet med trafikfrågor. I kommentaren till Polislagen kan man läsa att polisen skall utöva trafikövervakning. Ett effektivt verktyg för detta arbete är de trafikgrupper som finns ute i Polisregionerna.

Polismyndigheten är tillsynsmyndighet för landtransporter (utom järnväg) men är också behörig myndighet i vissa beslut (se t.ex. förordning 2006:311, om transport av farligt gods 7§ p 2).

2.1 Bakgrund

Det nationella ansvaret för trafikverksamheten dvs., processansvaret, ligger på Noa, Utvecklingscentrum Mitt (UC Mitt). Polisregionerna har verksamhetsansvaret.

Transport av farligt gods regleras av bl.a. följande lagstiftning:

Lag (2006:263) om transport av farligt gods, förordning (2006:311) om transport av farligt gods, förordning för väg-, järnvägs-, sjö och lufttransport av farligt gods, EG förordning 561/2006, RIR/ ADR direktivet 2008/68/EG, yrkestrafiklag (2012:210), TBL (1951:649), trafikförordning (1998:1276), yrkestrafikförordning (2012:237), PM 46/2016, Polismyndighetens strategi för trafik som metod, RPSFS 2009:7,

Även annan lagstiftning kan påverka reglerna om transport av farligt gods t.ex. arbetsmiljölagen (1977:1160), Miljöbalken(1998:808), lagen om brandfarliga och explosiva varor (2010:1011).

Internationella regler om farligt gods implementerades genom FN:s Europakommission redan i mitten av 1950-talet i landet. I dag tillämpas lika bestämmelserna för transport av farligt gods på väg (ADR) och järnväg (RID) inom hela EU. Då det inte sällan handlar om kombinerade transporter t.ex. både via land och sjö (sjötransporter regleras i IMDG-koden, TSFS 2015:66) pågår ständiga arbeten med att samordna bestämmelserna i de olika regelverken. Nya FN-rekommendationer utarbetas ständigt på trafikområdet som sedan implementeras i respektive land. Nationellt sker samverkan bl.a. genom den myndighetsgemensamma gruppen Samtill som leds av myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Detta arbete påverkar också innehållet i ADR/RID.

MSB och Transportstyrelsen (TS) ger ut föreskrifter för de olika transportslagen.

2.2 Syfte och mål

Syftet med granskningen har varit att bedöma den interna styrningen och kontrollen över polisens tillsyn och kontroller av farligt gods.

Målet med granskningen har varit att bedöma huruvida myndighetens krav på effektivitet och de förpliktelser som följer av Sveriges medlemskap i Europeiska unionen efterlevs samt efterlevnad av nationell lagstiftning och inriktning.

Granskningen omfattar följande övergripande revisionsfrågor:

- Vilken styrning, ledning och uppföljning förekommer inom polisregionerna beträffandefarligt gods?
- Hur prioriteras och säkerställs kompetens och bemanning på kort- och lång sikt med inriktning på farligt gods?

2.3 Omfattning och avgränsning

Granskningen har avgränsats till att omfatta polisens tillsynsverksamhet över transporter av farligt gods. I Polisregionerna Nord, Stockholm, Syd samt Polisregion Öst har intervjuer samt besök på kontrollplats genomförts.

2.4 Metod och tillvägagångssätt

Som ett första steg i granskningen och i arbetet med den fördjupade riskanalysen intervjuades två medarbetare på UC Mitt, där processansvar för bl.a. trafikverksamheten ligger och vid senare tillfälle intervjuades den nytillträdde chefen. Ett frågeformulär tillställdes därefter polisregion Nord med ett antal frågor för att inhämta information om pågående aktiviteter inom trafikpolisarbetet. Frågorna syftade till dels att kartlägga polisregionens rutiner när det gäller arbetet med yrkestrafik särskilt med inriktning farligt gods, dels att ta reda på hur målen med trafikverksamheten sätts, hur verksamheten prioriteras samt hur uppföljningen sker.

Efter samråd med polisregionens kansli besöktes lokalpolisområde (LPO) Medelpad, Sundsvall. Vid besöket intervjuades chefen för en trafikgrupp och några av poliserna som arbetade i gruppen samt en bilinspektör. Granskningsgruppen deltog även tillsammans med den s.k. tunga gruppen vid kontroll av yrkestrafik.

I arbetet med internrevisionens fördjupade riskanalys har Polisregion Stockholm, Polisregion Syd samt Polisregion Öst besökts med intervjuer samt besök på kontrollplats.

Granskningen har genomförts av Stefan Carp och Henrik Kreivi under perioden mars-november 2017.

Sakgranskning har skett under perioden 2017-08-11--2017-09-01.

Åtgärdsinhämtning har skett under perioden 2017-10-26--2018-01-12.

Åtgärdsformulering har skett under perioden 2018-01-15--2018-01-25.

Svar med förslag på åtgärder med anledning av internrevisionens rekommendationer har lämnats av Nationella operativa avdelningen (Noa), Utvecklingscentrum (UC Mitt) Mitt och av HR avdelningen, Kompetens Centrum 3 (KC 3).

2.5 Bedömningsgrunder

Internrevisionens iakttagelser, bedömningar och grunder för lämnade rekommendationer framgår av den löpande texten i rapporten. För respektive rekommendation har internrevisionen bedömt bristen vid tidpunkten för granskningen. Internrevisionens bedömning följer nedanstående mall.

Bedömning	Beskrivning
Röd - Mycket väsentlig brist	Brist som allvarligt påverkar Polismyndighetens måluppfyllelse enligt instruktion eller regleringsbrev och/eller medför stora negativa konsekvenser för Polismyndighetens verksamhet och/eller innebär att Polismyndigheten inte uppfyller myndighetsförordningens krav på effektivitet, lagenlighet, redovisning och hushållning.
Orange - Väsentlig brist	Brist som påverkar den granskade verksamheten så att uppställda mål inte nås och/eller medför betydande negativa konsekvenser för verksamheten.
Gul - Mindre väsentlig brist	Brist som inte påverkar den granskade verksamhetens måluppfyllelse men som medför negativa konsekvenser för verksamheten.

3 Granskning av polisens trafikkontroller av farligt gods

3.1 Styrning och ledning inom trafikverksamheten

Iakttagelser

Den externa styrningen av polisens kontroller av farligt gods sker dels genom FN och EU direktiv och av nationell lagstiftning samt nationella riktlinjer. Polisens interna styrning av kontroller av farligt gods sker dels strategiskt och dels operativt. I den strategiska styrningen har processansvaret delegerats till UC-mitt genom polisens arbetsordning (AO). Viss oklarhet råder för hur processansvaret ska utövas.

Den operativa styrningen utgår från funktionsansvar¹ vilket finns ute i polisregionerna. Styrningen av polisens trafikverksamhet varierar i de olika polisregionerna beroende på organisatorisk uppdelning. Vissa polisregioner har trafikverksamheten i LPO och andra har koncentrerade trafiksektioner. Under internrevisionens intervjuer efterfrågades tydligare styrning mot kvantitativa mål både på yttre verksamhetsnivå och på lokalpolisområdeschefsnivå.

Polisens trafikverksamhet återfinns inte i myndighetens verksamhetsplan 2017-2018 och inte heller i något av polisens strategiska initiativ. Trafikverksamheten berörs i följande styrande dokument:

- Regleringsbrevet
- Arbetsordning för Polismyndigheten²
- Handläggningsordningar för respektive region

¹ Verksamhetsansvar enligt Arbetsordning för Polismyndigheten, PM 2017:43.

² PM 2016:01, saknr 127 gällande vid granskningstiden.

- Rikspolisstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om Polisens tillsyn över transporter av farligt gods³
- Polismyndighetens strategi för trafik som metod⁴
- Strategi för tillsyn och kontroll av yrkestrafiken på väg⁵.

Vid genomgång av styrande dokument har internrevisionen identifierat målsättning med trafikverksamheten. Den målsättningen enligt ”Polismyndighetens strategi för trafik som metod” är följande:

- Polisen ska bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafikmiljön
- Polisens arbete i vägtrafikmiljön ska uppdaga även annan brottslighet än den som är trafikrelaterad
- Polisens arbete i vägtrafikmiljön ska stödja trygghetsmålen utifrån lokala problembilder
- Anställda vid Polismyndigheten ska följa den interna trafiksäkerhetspolicyn och därigenom förstå värdet av både sitt eget arbete och sitt beteende i vägtrafikmiljön.

Det finns inga uttalade kvalitativa mål för farligt gods i strategin ”Polismyndighetens strategi för trafik som metod”.

Kvantitativa mål har tilldelats samtliga polisregioner av UC-Mitt gällande kontroller av farligt gods. De totala kvantitativa målen för antalet kontroller av farligt gods utgår ifrån FN och är framtaget av Rikspolisstyrelsen tillsammans med Räddningsverket.

Fördelningen av de kvantitativa målen sker efter samma principer som fördelningen av polisens förvaltningsanslagsmedel. Fördelning av målen är således inte baserat på hur infrastrukturen av flöden för farligt gods är fördelat i landet.

Polismyndighetens operativa ledning utför dokumenterade uppföljningar på de kvantitativa målen månatligen. Återrapportering sker till UC-Mitt. I EU dokumentet 95/50 EG artikel 4 återfinns rekommendationer på antal kontroller för farligt gods.

I Polisregion Stockholm har trafikenheten bibehållits som den såg ut 2014, vilket innebär att verksamheten till stor del kan bedrivas med bibehållen grundbemanning oberoende av årstid. Samma förhållande råder i Polisregionerna Mitt och Bergslagen.

UC-Mitt har processansvar och verksamhetsområdesansvar för trafikverksamheten enligt handläggningsordning⁶. Det finns frågor att tydliggöra gällande detta ansvar för trafikverksamheten. Processamordnarnas roll (polisregion Öst har infört rollen processamordnare) och ansvar är otydligt med anledning av att de även innehar ett regionalt processansvar för trafikverksamheten. Processamordnare i region Öst fördelar sin

³ RPSFS 2012:23, FAP 338-1.

⁴ PM 46/2016, saknr 190.

⁵ TSV 2014-1246, RPS A214.659/2013.

⁶ NOA 2016:148.

tjänstgöring med 50 % för trafikstrategi och administration och 50 % för tjänstgöring i yttre trafiktjänst på LPO.

Det föreligger regionala olikheter i hur trafikverksamheten är organiserad och styrd. Vissa polisregioner har beviljats ett avsteg från det s.k. maj beslutet. Avsteget innebar bl.a. att trafikverksamheten skulle läggas ut på lokalpolisområden (Polisregion Nord, Syd och Öst). Följden av detta blev att trafikpoliserna även ingår i IGV-verksamheten. Det finns hos vissa medarbetare en uppfattning om att IGV-verksamheten prioriteras framför trafikverksamheten.

Bedömning

Enligt internrevisionen beivrar trafikverksamheten inte bara trafikbrott. Vid trafikkontroller uppdagas även annan brottslighet som t.ex. vapenbrott, stöldbrott, efterlysta personer anträffas.

Vidare bedömer internrevisionen att UC-Mitts ansvar och roll som process- och verksamhetsområdesansvarig behöver tydliggöras och kommuniceras gentemot regionerna.

Internrevisionen bedömer att styrningen av kontroller av farligt gods behöver ses över, främst i de polisregioner där trafikverksamheten är placerad på LPO. När IGV-verksamheten prioriteras framför kontroller av farligt gods påverkar det förutsättningarna för att uppnå kvantitativa mål.

I vissa regioner förefaller det finnas större flöden av farligt gods jämfört med andra (särskilt stora flöden inom region Syd). Internrevisionen bedömer att fördelningen av de kvantitativa målen till polisregionerna behöver därför ses över och istället fördelas efter infrastrukturen för flödet av farligt gods i landet. Samverkan med berörda sakmyndigheter blir också påkallad. Internrevisionen ser positivt på att de kvantitativa målen dokumenteras och följs upp.

Internrevisionen konstaterar att det f.n. inte föreligger en enhetlighet i trafikverksamheten nationellt. I vissa regioner återfinns trafikverksamheten som en integrerad del av LPO och i andra finns en trafiksektion. Tre polisregioner har verksamheten utlagd på LPO och fyra har egna trafiksektioner. Internrevisionen bedömer att det finns för och nackdelar med båda lösningarna. En fördel med LPO-placering skulle kunna vara att det sker en kunskapsöverföring från trafikpoliserna till IGV-, områdes- samt kommunpoliserna. Nackdelen skulle kunna vara att trafikverksamheten kan komma att nedprioriteras.

Rekommendation

Orange – Väsentlig brist

Internrevisionen rekommenderar Noa/UC Mitt att:

- överväger kunskapen av existerande kvantitativa mål så att infrastrukturflödet i landet av farligt gods i större utsträckning beaktas.
- kommunicerar och tydliggör detta med berörda polisregioner och andra berörda myndigheter.

Åtgärder med anledning av internrevisionens rekommendation

Svar lämnat av	Noa, UC Mitt.
Åtgärder	Noa, UC Mitt ska genom dialoger inhämta ytterligare kunskap och statistik från polisregionerna samt andra berörda myndigheter rörande transporter av farligt gods kopplat till trafikflöde och respektive polisregions problembild.
Ansvarig	
Tidsplan	Återkoppling under år 2018.

Kommentarer till lämnad rekommendation eller planerade åtgärder:

När det gäller ADR-frågor har dessutom UC Mitt en nationell referensgrupp till förfogande. Den består av representanter från varje region och i gruppen dryftas frågor av både operativ och strategisk karaktär. Den sammankallande polisen i gruppen är kopplad direkt till UC Mitt genom att han utgör UC Mitts expertfunktion i ADR-frågor. Genom referensgruppen har UC Mitt möjlighet till strategisk styrning. Verksamhetsansvaret för tillsynerna tillkommer dock polisregionerna.

Konsekvenserna av om rekommendationen inte följs är att styrningen av Polismyndighetens hantering av farligt gods inte är effektiv. Detta kan leda till att betydande negativa konsekvenser för verksamheten.

3.2 Kompetens, rekrytering och bemanning

Iakttagelser

Kompetensöverföringen kommer att avta i takt med att fler medarbetare uppnår pensionsålder. Polisen står inför en utmaning att rekrytera både trafikpoliser och bilinspektörer.

Det saknas strategiskt tänkande för hur medarbetare ska kunna attraheras av och finna intresse för denna verksamhet. En långsiktig nationell strategi för rekrytering och bemanning av trafikverksamheten saknas överlag för Polismyndigheten.

Vid internrevisionens besök på kontrollplats i Polisregion Syd och Öst deltog även yngre kollegor (polis och civil) för att få kompetensöverföring och en fördjupad inblick i verksamheten. Viss personal vid det tillfället hade endast några års tjänstgöring inom polisen utan djupare kunskap inom trafikområdet.

Bemanningen av kompetens på området har minskat under de senaste åren. En allmän uppfattning hos den personal internrevisionen har träffat är att det råder en underbemanning.

Som det tidigare har beskrivits i granskningsrapporten krävs det en lång erfarenhet varvad med specialistutbildningar för att erhålla en tillräcklig kompetens inom kontroller av farligt gods. Som ett riktvärde har angivits att det tar minst 5 år från det att man började arbeta med en trafikgrupp till dess man har en god kompetensnivå. Den teoretiska utbildning som finns idag är 13 dagar för farligt gods transporter.

Regelverken rörande tung trafik och farligt gods är mycket omfattande och i vissa avseenden svårtillgängliga. Detta är en av anledningarna till den långa utbildningstiden.

Intresset i dag hos unga poliser att arbeta med trafikfrågor är generellt inte så stort. Om någon yngre polis ändå söker en trafikpolistjänst och får den kan man naturligtvis inte utesluta att han eller hon redan tidigare än inom 5 år slutar för att arbeta med annat. Det handlar således inte bara om att rekrytera utan också att göra arbetet attraktivt på lite längre sikt.

Bedömning

Internrevisionens anser att specialistutbildade trafikpoliser/bilinspektörer uppvisar en hög professionalitet och kompetens. Bilinspektörerna förefaller tillföra värdefull kompetens till Polismyndigheten.

Internrevisionen kan konstatera att den trafikpersonal som internrevisionen har träffat har en gedigen specialistkunskap inom sitt område. Denna kunskap tar många år att inhämta. Förutom det krävs också att den kompetensen tillåts att bibehållas och även utvecklas över tiden. Vid sidan om ren trafik kunskap krävs en stor förmåga att kunna identifiera annan brottslighet som färdas på väg men även god kunskap för andra kontroller. En sådan kunskap är t.ex. också att känna till bestämmelserna om inre utlänningskontroll.

Internrevisionen anser att det är väsentligt att rekryteringen till trafikpolisverksamheten säkerställs framöver. Det är lätt att det fort går i fel riktning och att det inom några år råder stor brist på kompetenta trafikpoliser. Den generellt höga medelåldern bland trafikpoliserna innebär en större personalavgång inom några år.

Internrevisionen bedömer att en dokumenterad nationell strategi för bemanning och rekrytering inom trafikverksamheten skulle säkerställa efterlevnaden av Polismyndighetens strategi för trafik som metod på längre sikt. Vidare bedömer internrevisionen att strategin bör omfatta hur trafikverksamheten inom farligt gods kan utformas för att bli attraktiv.

Rekommendation

Orange – Väsentlig brist

Internrevision rekommenderar att Noa tar fram en relevant strategi för att säkerställa att trafikpolisverksamheten blir mer attraktiv på sikt.

Åtgärder med anledning av internrevisionens rekommendation

Svar lämnat av	Noa, UC Mitt.
Åtgärder	Ingen åtgärd föreslås av Noa, UC Mitt.
Ansvarig	
Tidsplan	

Kommentarer till lämnad rekommendation eller planerade åtgärder:

Polismyndighetens strategi för trafik som metod riktar sig till samtliga poliser. Inte bara det som i rapporten benämns som "trafikpoliser".

Den brist som internrevisionen påtalar har varit känd en lång tid. UC Mitt har därför i samverkan med HR/KC3 ändrat på flera utbildningar inom trafikverksamheten för att göra dessa mer lättillgängliga. Tidigare långa kurser med vissa förkunskapskrav (tex. samtliga körkortsbehörigheter) har gjorts om till kortare kurser utan förkunskapskrav. Dessa förändringar har gjorts under år 2016 och 2017 och är i skrivande stund i en relativ uppstartsfas.

Internrevisionen vidhåller att åtgärder behöver vidtas enligt lämnad rekommendation.

Orange – Väsentlig brist

Internrevision rekommenderar att HR-avdelningen, kompetenscentrum 3 säkerställer att en nationell utbildning på trafikverksamhet ges över tid. Trafikutbildningarna, som nyligen har setts över, bör även omfatta inre utlännings kontroll samt relevant utbildning för bilinspektörerna.

En nationell rekryteringsstrategi behöver upprättas för att möta bemanningsbehovet inom trafikverksamhet på lång sikt

Åtgärder med anledning av internrevisionens rekommendation

Svar lämnat av	HR, KC 3
Åtgärder	Åtgärd 3, HR avdelningen har inkommit med åtgärder på lämnad rekommendation. Föreslagen åtgärd innefattar att ta fram och säkerställa att en nationell utbildning på trafikverksamhet ges över tid. Utbildningen bör även omfatta inre utlänningskontroll samt i övrigt relevant utbildning både för polispersonal och bilinspektörer. En nationell rekryteringsstrategi behöver upprättas för att möta bemanningsbehovet inom trafikverksamheten på lång sikt.

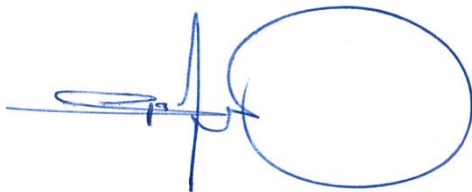
Ansvarig	HR, KC 3
Tidsplan	2018-05-01

Kommentarer till lämnad rekommendation eller planerade åtgärder:

Med utgångspunkt av ovan rubricerat rapportutkast lämnar HR-avdelningen nedan synpunkter på framtagna rekommendationer under rubriken ”kompetens, rekrytering och bemanning”.

- För att säkerställa att trafikpolisverksamheten har rätt kompetens och resurs på sikt bör en arbetsgrupp skapas med representanter från Noa (UC Mitt), HR (Kompetensutveckling), Polisregionernas ledningsgrupper samt arbetstagarorganisationerna. Det behövs samverkas kring frågor som ledning och styrning, prioritering av verksamhet, utbildning m.m.
- Området bör ges särskilt fokus både nationellt och i regionernas kompetensförsörjningsarbete, i synnerhet åtgärder för att attrahera, rekrytera och behålla medarbetare i trafikverksamheten.
- Idag ges utbildning i inre utlänningskontroll endast till bilinspektörerna då poliser har detta i sin grundutbildning. Om ytterligare behov av utbildning är nödvändig så är rekommendationen att HR/Kompetensutveckling, ämnesområdet ”Gränspolisverksamhet”, tillsammans med processägaren, Noa, får i uppdrag att utveckla kompetensutveckling avseende inre utlänningskontrollen till all personal som arbetar i yttre tjänst, exempelvis genom en interaktiv utbildning.
- När det gäller behovet av relevant utbildning för bilinspektörerna så pågår ett intensivt arbete med kompetenskrav som Transportstyrelsen ställer på flygande inspektioner. Denna är uppdelad i tre nivåer där bilinspektörerna bedöms hamna i den högsta nivån och därmed kommer att behöva kompetenshöjande åtgärder. Kompetensprofil kommer att tas fram som ett led i detta. Bilinspektörerna är en viktig resurs i den framtida trafikverksamheten inom Polismyndigheten.

Konsekvenserna av om rekommendationerna inte följs är att kompetensen kommer att gå förlorad inom några år. Trafikpoliserna har till stor del en hög levnadsålder. Rekryteringen är inte säkerställd och det är till och med svårt att rekrytera lämplig kandidater till verksamheten. Här krävs specialistutbildning inom området men även också utredningskompetens och kompetens för att utföra tekniska undersökningar. Ytterligare konsekvens är att om rekommendationerna inte följs är att Polismyndigheten inte kommer att leva upp till kraven på en effektiv och rättssäker och enhetlig hantering av trafikverksamheten i framtiden.





Datum

2018-01-26




Diariernr, ärende

A040.119/2017

Saknr

977

Polismyndigheten
Internrevisionen

Beslutande	Föredragande
Rikspolischefen, Dan Eliasson	Noa, UC Mitt, Maria Lönegård
Övriga som deltagit i den slutliga handläggningen	
Mats Löfving, avdelningschef Noa, 	
Kajsa Möller, avdelningschef HR 	
Internrevisionschef, Stina Nilsson Kristiansson 	
Ärende	
Beslut om åtgärder med anledning av internrevisionens granskning av polisens tillsynsverk-samhet över transport av farligt gods.	
Beslut	
<p>Internrevisionens granskning har resulterat i ett antal iakttagelser och rekommendationer. Tre rekommendationer, väsentlig brist, lämnas i rapporten. Noa, UC Mitt och HR, KC 3 har ombetts inkomma med förslag på åtgärder på dessa rekommendationer.</p> <p>Rikspolischefen beslutar att åtgärder ska genomföras enligt nedan.</p> <p>Internrevisionens rekommendation på avsnitt i rapporten 3.1.</p> <p>Ingen åtgärd föreslås av Noa för första punkten. UC Mitt. Noa, UC-Mitt bekräftar dock behovet av att tydliggöra processansvaret. Tydliggörandet bör göras övergripande av Noa i handläggningsordningen.</p> <p>Vad gäller punkt 2 infrastrukturflödet ska Noa, UC Mitt genom dialoger inhämta ytterligare kunskap och statistik från polisregionerna samt andra berörda myndigheter rörande transporter av farligt gods kopplat till trafikflöde och respektive polisregions problembild. Förslagen åtgärd innebär att Noa, UC Mitt ska genom dialoger inhämta ytterligare kunskap och statistik från polisregionerna samt andra berörda myndigheter rörande transporter av farligt gods kopplat till trafikflöde och respektive polisregions problembild.</p> <p>Ansvarig, Noa, UC Mitt.</p> <p>Tidplan, återrapporering under år 2018.</p> <p>Internrevisionens rekommendationer på avsnitt i rapporten 3.2.</p> <p>Åtgärd 2, ingen åtgärd föreslås av Noa, UC Mitt.</p> <p>Internrevisionen vidhåller att åtgärder behöver vidtas enligt lämnad rekommendation.</p> <p>Åtgärd 3, HR avdelningen har inkommit med åtgärder på lämnad rekommendation. Förslagen åtgärd innefattar att ta fram och säkerställa att en nationell utbildning på trafikverksamhet ges över tid. Utbildningen bör även omfatta inre utlänningskontroll samt i övrigt relevant utbildning både för polispersonal och bilinspektörer. En nationell rekryteringsstrategi behöver upprättas för att möta bemanningsbehovet inom trafikverksamheten på lång sikt.</p> <p>Ansvarig, HR, KC 3.</p> <p>Tidplan, 2018-05-01.</p>	

2018-01-26

A040.119/2017

Kostnad Inom budget	Finansiering, Inom budget
------------------------	------------------------------

Vid protokollet



Maria Lönegård

Justeras



Dan Eliasson

Sändlista Samtliga polisregioner och avdelningar	Kopia till Riksrevisionen De nationella arbetstagarorganisationerna
---	---