

## **Statens haverikommissionens slutrapport RO 2018:01**

---

### **Bakgrund**

Statens haverikommission (SHK) publicerade den 8 mars 2018 slutrapporten RO 2018:02 som behandlade en singelolycka med en buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017.

I rapporten lämnades sammanlagt sju rekommendationer, varav sex riktades till regeringen. Ett svar på rekommendationerna har inkommit från Regeringskansliet (Näringsdepartementet). SHK utgår i det följande från att Näringsdepartementet har fått regeringens uppdrag att svara för dess räkning och att innehållet i svaret är förankrat hos regeringen och inom Regeringskansliet.

### **SHK:s bedömning**

#### *RO 2018:01 R1*

Regeringen rekommenderades inledningsvis att inom ramen för den pågående översynen av EU:s kör- och vilotidsregler verka för att de särskilda riskerna med nattarbete beaktas vid framtagandet av de nya reglerna.

Enligt rekommendationssvaret är den svenska regeringens ståndpunkt i förhandlingen bland annat att motverka komprimering av förarens körtider. Motiveringen till detta är att det finns forskning som visar att komprimerade arbetsscheman påverkar förarens vakenhetsgrad under körning.

Av svaret framgår inte tydligt vad som avses med komprimerade arbetsscheman. Är syftet med ståndpunkten att motverka långa körtider och korta vilotider har detta naturligtvis en positiv effekt på vakenhetsgraden under körning.

Av svaret framgår dock inte om de särskilda riskerna med nattarbete har beaktats vid framtagandet av ståndpunkten. I svaret anförs att nattarbete och arbetstidens förläggning regleras i Europaparlaments och rådet direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter, men att detta direktiv inte är föremål för revidering. Möjligen ska svaret förstås så att riskerna med nattarbete endast kan beaktas vid revidering av detta direktiv. Enligt haverikommissionens uppfattning borde det dock inte föreligga något hinder mot att riskerna med nattarbete beaktas även vid utformningen av regler som rör körtid- och vilotid, exempelvis på så sätt att längsta tillåtna körtid kor-

tas nattetid eller att det på något sätt föreskrivs att körning nattetid måste föregås av ordentlig vila.

Mot ovan angiven bakgrund kan rekommendationen endast anses delvis omhändertagen och svaret endast anses delvis tillfredsställande.

#### *RO 2018:01 R2*

Regeringen rekommenderades vidare att utreda förutsättningarna för att införa krav på att operatörer inom vägtrafiksektorn ska ha ett säkerhetsstyrningssystem som omhändertar de risker som finns i verksamheten.

Enligt rekommendationssvaret finns det skäl att överväga om denna typ av krav bör införas för yrkestrafik på väg. Detta kan enligt svaret göras på två sätt, antingen genom en nationell svensk särreglering i lag eller genom att frågan drivs på EU-nivå. Enligt svaret har Transportstyrelsen för avsikt att beröra frågan inom ramen för det regeringsuppdrag som myndigheten har fått att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss (dnr N2018/01644/MRT) Enligt svaret kan beslut fattas i frågan om krav på säkerhetsstyrningssystem bör utredas vidare när Transportstyrelsen har redovisat sitt uppdrag.

Under förutsättning att regeringen följer upp Transportstyrelsens redovisning med ett beslut om huruvida frågan ska utredas vidare och under förutsättning att ställningstagandet kommer att gälla samtliga operatörer inom vägtrafiksektorn, och inte endast bussföretag, får rekommendationen anses omhändertagen och svaret på rekommendationen anses tillfredsställande.

#### *RO 2018:01 R3*

I slutrapporten rekommenderades regeringen också att se över bemyndigandet i 13 kap. 7 § trafikförordningen (1998:1276) för Transportstyrelsen att meddela föreskrifter om högsta tillåtna hastighet och riktlinjer för hur olika värden bör användas och ta ställning till om det behöver vidgas eller förtydligas eller om Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att ta fram allmänna råd på området.

I svaret bekräftar Regeringskansliet (Näringsdepartementet) att Transportstyrelsen inte har använt befintligt bemyndigande för att meddela föreskrifter med riktlinjer för hur olika värden bör användas. Transportstyrelsen har dock utnyttjat den andra delen av bemyndigandet som ger myndigheten rätt att meddela föreskrifter om vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet.

Det haverikommissionen har försökt framhålla i rapporten är att bemyndigandet är begränsat till lokala trafikföreskrifter (se närmare avsnitten 1.12.2, särskilt s. 52 och 2.3.4. särskilt s. 72). Även om Transportstyrelsens föreskrifter säkerligen skulle bli normerande även för vägar som inte omfattas av lokala trafikföreskrifter, skulle föreskrifterna således inte bli generellt bindande.

Enligt rekommendationssvaret arbetar Transportstyrelsen för närvarande med frågan om riktlinjer för hur olika värden bör användas. Inom ramen för detta arbete analyserar myndigheten enligt uppgift även frågan om det finns behov av att föreslå regeringen att bemyndigandet i trafikförordningen ändras i något avseende. Enligt svaret kommer Regeringskansliet (Näringsdepartementet) att följa Transportstyrelsens arbete med denna fråga. Mot denna bakgrund får rekommendationen anses omhändertagen och svaret anses vara tillfredsställande i denna del.

*RO 2018:01 R 4 och RO 2018:01 R5*

Regeringen rekommenderades vidare att utreda förutsättningarna för att införa ett krav på bältespåminnare eller annan motsvarande teknisk lösning i bussar. Regeringen rekommenderades också att utreda förutsättningarna för att införa ett krav på sidokrockkuddar eller krockgardiner.

Enligt rekommendationssvaret ingår det i det ovan nämnda uppdraget till Transportstyrelsen (dnr N2018/01644/MRT) att föreslå åtgärder, inklusive regelförändringar, för att öka trafiksäkerheten vid färd i buss. I uppdraget ingår även att kartlägga tekniska lösningar som kan bidra till ett ökat användande av bälte eller annan skyddsanordning och analysera huruvida krav bör ställas på att sådana lösningar eller annan skyddsanordning ska användas.

Mot bakgrund av de åtgärder som vidtagits får nu aktuella rekommendationer anses omhändertagna och svaret anses tillfredsställande i dessa delar.

*RO 2018:01 R6*

Regeringen rekommenderades slutligen att på lämpligt sätt säkerställa att det förtydligas vad som innefattas i kravet i 4 kap. 10 c § trafikförordningen att förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller ledare för en grupp ska vidta lämpliga åtgärder för att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning.

Enligt rekommendationssvaret ingick det i det ovan nämnda regeringsuppdraget till Transportstyrelsen att revidera föreskrifterna (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn. I uppdraget ingick även att ta fram en vägledning för förare, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp.

Av rekommendationssvaret framgår att Transportstyrelsen nu har ändrat sina föreskrifter. Enligt svaret skärper Transportstyrelsen kravet på hur information till passagerare ska ges om att bälte ska användas. Vidare har Transportstyrelsen enligt svaret tagit fram en vägledning för förare, gruppleddare m.fl. i form av allmänna råd i föreskriften.

Enligt haverikommissionen får den aktuella föreskriften anses ha förtydligats genom de ändringar som har gjorts och genom de nya allmänna råden. Rekommendationen får därmed anses omhändertagen och rekommendationssvaret i denna del anses tillfredsställande.

Med vänlig hälsning



Helene Arango Magnusson  
Utredningsordförande