



**Näringsdepartementet**  
Avdelningen för bostäder och transporter, Enheten  
för marknad och regelverk på transportområdet

Statens haverikommission  
Box 6014  
102 31 Stockholm



**Yttrande med anledning av Statens haverikommissionens  
slutrapport om singelolycka med buss i beställningstrafik söder  
om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017**

**Ärendet**

Statens haverikommission (SHK) lämnar i sin slutrapport om singelolyckan med buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017 (RO 2018:01) sex rekommendationer till regeringen. SHK har i en skrivelse den 8 mars 2018 förklarat att kommissionen emotser besked om vilka åtgärder som vidtagits med anledning av de rekommendationer till regeringen som lämnas i rapporten.

Yttrande görs av Regeringskansliet (Näringsdepartementet).

**Allmänt om regeringens arbete med trafiksäkerhet på väg**

Den trafikolycka som SHK har granskat är ytterst allvarlig och tragisk. Det är av stor vikt att vidta åtgärder som minskar risker för att trafikolyckor, särskilt allvarliga sådana, ska äga rum och att vidta åtgärder som minskar konsekvenserna av de olyckor som ändå inträffar.

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt (prop. 2008/09:93). För vägtransportområdet finns även ett etappmål som innebär att antalet omkomna ska halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.

Trafiksäkerhet är ett prioriterat område för regeringen. Den 1 september 2016 fattade regeringen beslut om inriktningsdokumentet Nystart för Nollvisionen. I inriktningsdokumentet konstateras att det på kort sikt är

viktigt att fortsätta genomföra och optimera de åtgärder som hittills har visat på gott resultat för trafiksäkerheten. En rad åtgärder och arbetsätt har bidragit till färre omkomna och allvarligt skadade i trafikolyckor. Dessa insatser måste säkerställas och i vissa fall även förbättras och intensifieras.

## **Statens haverikommissions rekommendationer till regeringen**

### **Övergripande**

I det följande hänvisas till i huvudsak tre pågående processer. Det gäller den pågående EU-förhandlingen om EU:s kör- och vilotider, regeringens uppdrag åt Transportstyrelsen att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss samt Transportstyrelsens översyn av myndighetens föreskrifter med riktlinjer hur olika värden i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet får användas.

### **Rekommendation 1**

**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 (RO 2018:01 R1).**

Den 31 maj 2017 presenterade EU-kommissionen sitt förslag till det så kallade Mobilitetspaketet 1. En av förordningarna i förslaget innebär revidering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006/EG av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet och om ändring av rådets förordningar (EEG) nr 3821/85 och (EG) nr 2135/98. Den kallas i dagligt tal för kör- och vilotidsförordningen.

Den svenska regeringens ståndpunkt i förhandlingen är att motverka bland annat komprimering av förarens körtider. Förarens sociala villkor behöver i stället stärkas. Motiveringen till regeringens ställningstagande är att det finns forskning som visar att komprimerade arbetsscheman påverkar förarens vakenhetsgrad under körning. Förhandlingarna om kör- och vilotidsförordningen pågår för närvarande. Regering samrådde med riksdagens EU-nämnd den 1 juni 2018 varvid EU-nämnden gav sitt stöd till denna ståndpunkt.

Vidare regleras nattarbete och arbetstidens förläggning av Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/15/EG om arbetstidens förläggning för personer som utför mobilt arbete avseende vägtransporter.

Direktivet ger en möjlighet att arbeta något längre tid under arbetspass nattetid en vad kör- och vilotidsförordningen i normalfallet medger. För närvarande är dock inte detta direktiv föremål för revidering.

## Rekommendation 2

**Utreda förutsättningarna för att införa krav på att operatörer inom vägtrafiksektorn ska ha ett säkerhetsstyrningssystem som omhändertar de risker som finns i verksamheten (RO 2018:01 R2).**

Som SHK påpekar finns det krav på säkerhetssystem inom andra trafikslag, vilket anses vara ett effektivt sätt att förbättra säkerheten. Även om förutsättningarna till viss del är annan för vägtrafik än för järnvägstrafik, luftfart och sjöfart finns skäl att överväga om denna typ av krav även bör införas för yrkestrafik på väg.

Marknadstillträdet bestäms av EU-förordningar som anger vilka enhetliga krav som ska uppfyllas för de som vill verka på marknaden. I Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1071/2009 av den 21 oktober 2009 om gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik och om upphävande av rådets direktiv 96/26/EG finns gemensamma regler beträffande de villkor som ska uppfyllas av personer som bedriver yrkesmässig trafik. Enligt denna förordning ska företag uppfylla vissa krav (etablering, gott anseende, ekonomiska resurser och yrkeskunnande) för att få bedriva yrkesmässig trafik. Enligt förordningen får medlemsstaterna dock besluta att införa ytterligare krav, vilka ska vara proportionerliga och icke-diskriminerande. Det kan vara möjligt att införa krav på att företag även ska ha säkerhetsstyrningssystem. Ett sådant krav behöver troligen regleras i lag eftersom det inte bedöms finnas ett bemyndigande för regeringen att ställa ett sådant krav i förordning.

Ett annat sätt att verka för krav på säkerhetsstyrningssystem är att Sverige skulle driva frågan på EU-nivå. Det skulle betyda att kravet skulle komma att gälla alla som bedriver en sådan yrkestrafik som bör ha ett säkerstyrningssystem.

Transportstyrelsen har informerat Regeringskansliet (Näringsdepartementet) att myndigheten har för avsikt att beröra frågan inom ramen för uppdraget att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss (dnr

N2018/01644/MRT). Efter att Transportstyrelsens redovisat uppdraget kan beslut fattas i fråga om krav på säkerhetsstyrningssystem bör utredas vidare.

### Rekommendation 3

**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 (RO 2018:01 R3)**

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Beslut om högsta tillåtna hastighet har stor betydelse för trafiksäkerheten. Hastigheten på vägarna har dock inte bara betydelse för trafiksäkerheten utan också påverkan på andra transportpolitiska mål.

Det kan noteras att bemyndigandet till Transportstyrelsen enligt 13 kap. 7 § trafikförordningen inte är fullständigt återgivet av SHK. De understrukna orden nedan har SHK utelämnat i rapporten.

”Transportstyrelsen får meddela föreskrifter för övriga frågor i denna förordning. Sådana föreskrifter får gälla

...

2. vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet och innehålla riktlinjer för hur olika värden bör användas,

...”

Bemyndigandet i 13 kap. 7 § trafikförordningen ger alltså Transportstyrelsen möjlighet att meddela föreskrifter om vilka värden som får användas i lokala trafikföreskrifter om högsta tillåtna hastighet. Bemyndigandet möjliggör att Transportstyrelsen meddelar riktlinjer för hur olika värden bör användas.

Transportstyrelsen har utnyttjat sin föreskriftsrätt genom myndighetens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2015:60, som trädde i kraft den 1 januari 2016 [tidigare TSFS 2009:75]) om lokala trafikföreskrifter. Här föreskrivs att endast värdena 30, 40, 50, 60, 70, 80, 90, 100 och 110 km/tim får användas i lokala trafikföreskrifter med särskilda trafikregler enligt 10 kap. 1 § andra

stycket 14 och 15 trafikförordningen. Några föreskrifter med riktlinjer för hur olika värden bör användas har dock ännu inte meddelats.

Transportstyrelsen har informerat Regeringskansliet (Näringsdepartementet) att myndigheten för närvarande arbetar med frågan om riktlinjer för hur olika värden bör användas. Myndigheten analyserar i detta arbete om det finns behov av att föreslå för regeringen att bemyndigandet i trafikförordningen bör ändras i något avseende. Regeringskansliet (Näringsdepartementet) kommer att följa Transportstyrelsens arbete med denna fråga.

Regeringen vill i detta sammanhang även uppmärksamma betydelsen av vägsäkerhetslagen (2010:1362). Lagen innehåller bestämmelser om väghållarens skyldigheter i vissa fall och syftar till att öka säkerheten för vägtrafikanter. Den gäller vägar eller vägprojekt som ingår i TEN-T-vägnätet i Sverige och den reglerar bl.a. väghållarens ansvar att systematiskt och fortlöpande vidta de åtgärder som behövs för att förebygga allvarliga personsador till följd av användningen av vägarna. Åtgärder för att avhjälpa den omedelbara risken för sådana skador ska vidtas först. Med begreppet ”systematiskt och fortlöpande” avses för det första att åtgärder ska vidtas som ett led i ett planerat och större sammanhang och med ett visst längre tidsperspektiv i åtanke. För det andra avses att åtgärder också ska ingå i ett dynamiskt pågående arbetssätt.

Väghållaren ska enligt vägsäkerhetslagen genomföra regelbundna säkerhetsinspektioner av vägar, kartlägga vägarnas säkerhetsstandard och upprätta en plan för åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten på vägar.

De åtgärder som ska vidtas först ska avse de vägar som vid väghållarens kartläggning befunnits ha högst prioritet. Det gäller i den utsträckning som det kan anses skäligt. Därvid ska, för det första, nyttan av skyddsåtgärder jämförd med kostnaderna för sådana särskilt beaktas. Kostnaderna för den mest optimala åtgärden kan vara sådana att det inte kan anses skäligt att välja den åtgärden. Dessutom ska, för det andra, även särskilt beaktas om risken för skador kan minskas genom andra åtgärder, varmed avses inte bara rent byggnadstekniska åtgärder utan även t.ex. trafikreglerande åtgärder. Trafikreglerande åtgärder är i sin tur huvudsakligen föreskrifter om högsta tillåtna hastighet.

EU-kommissionen har föreslagit att det EU-direktiv som är genomförd genom vägsäkerhetslagen ska revideras. Förslaget presenterades den 18 maj 2018. Regeringen har ännu inte utarbetat någon ståndpunkt avseende kommissionens förslag.

#### Rekommendation 4

##### **Utreda förutsättningarna för att införa ett krav på bältespåminnare eller annan motsvarande teknisk lösning i bussar (RO 2018:01 R4)**

Regeringen uppdrog den 8 mars 2018 åt Transportstyrelsen att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss (dnr N2018/01644/MRT). I uppdraget ingår bland annat att utreda omfattningen av busspassagerares användande av säkerhetsbälte eller annan skyddsanordning och föreslå åtgärder, inklusive regelförändringar, för att öka trafiksäkerheten vid färd i buss. I analysen ska resenärernas incitament att använda bälte eller skyddsutrustning ingå. Om Transportstyrelsen bedömer att det vore lämpligt att genomföra en informationsinsats om säkerhetsbälte i buss ska en sådan genomföras.

#### Rekommendation 5

##### **Utreda förutsättningarna för att införa ett krav på sidokrockkuddar eller krockgardiner i bussar (RO 2018:01 R5)**

I det ovan nämnda uppdraget ingår 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.

#### Rekommendation 6

##### **På lämpligt sätt säkerställa att det förtydligas vad som innefattas i kravet i 4 kap. 10 c § trafikförordningen att förare, annan ombordspersonal, ledsagare och ledare för en grupp ska vidta lämpliga åtgärder för att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning (RO 2018:01 R6)**

I det ovan nämnda uppdraget ingår att Transportstyrelsen ska revidera sina föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn så att passagerare i en buss som enligt 4 kap. 10 a § trafikförordningen ska använda bilbälte, ska informeras på sätt som innebär information från föraren, ombordspersonal, ledsagare eller den som

utsetts till ledare för en grupp om skyldigheten att använda bilbälte i fordon. I uppdraget ingår att ta fram en vägledning för förare, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp som enligt 4 kap. 10 c § trafikförordningen ska vidta lämpliga åtgärder så att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning.

Transportstyrelsen har den 11 juni 2018 redovisat de ovan nämnda delarna av uppdraget till Näringsdepartementet. Myndigheten meddelar i redovisningen att den har ändrat sina föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn. I föreskriften skärper Transportstyrelsen kravet på hur information till passagerare ska ges om att bälte ska användas. Vidare meddelar Transportstyrelsen att myndigheten tagit fram en vägledning till föraren, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp som enligt 4 kap 10 c § trafikförordningen ska vidta lämpliga åtgärder så att passagerare som är under femton år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning. Denna vägledning har förts in som allmänna råd i föreskriften.



Maria Gelin  
Departementsråd

