



Transportstyrelsen
Box 267
781 23 Borlänge

Stockholm 2018-05-21

TSV 2018–1154

Remissyttrande angående Transportstyrelsens föreskrifter om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn (dnr)

Sveriges Bussföretag är en bransch- och arbetsgivareorganisation för den yrkesmässiga bussbranschen och representerar såväl busstrafikföretag som bussresearrangörer. Vi är ett förbund inom Transportföretagen och Svenskt Näringsliv.

Sveriges Bussföretags ställningstagande i sammandrag

Transportstyrelsens förslag till föreskrifter och allmänna råd är relativt väl utformat. Det är dock möjligt att förbättra det ytterligare och uppnå en ännu högre trafiksäkerhetshöjande effekt och tydlighet. Vid linjetrafik på kortare sträckor med många hållplatser är det lämpligt att information om skyldigheten att använda bälte får lämnas, förutom med ljudmeddelanden och väl synliga och analoga eller digitala skyltar, eller med den standardiserade bilden med vit symbol mot blå bakgrund, även på andra audiovisuella sätt än med ljudmeddelanden.

Sveriges Bussföretag föreslår att den aktuella författningen ska gälla från ett senare datum än 1 september 2018, vilket föreslås i det remitterade materialet. Detta för att bussföretagen ska hinna att under ordnade former programmera in ljudmeddelanden i bussarna. Sveriges Bussföretag föreslår att föreskriften ska börja tillämpas från 1 november 2018.

Sveriges Bussföretags synpunkter

Förslaget till föreskrifter och allmänna råd

I stort tycker Sveriges Bussföretag att föreskrifterna och de allmänna råden getts en lämplig utformning. Det dock möjligt att förbättra dessa ytterligare och därigenom uppnå en högre trafiksäkerhetshöjande effekt.

Sveriges Bussföretag och organisationens medlemsföretag anser att det är mycket angeläget att uppnå en högre bältesanvändning. Det pågår i princip ett ständigt arbete för att uppnå det. En del i det är att företagen använder det informationssätt om skyldigheten att använda bälte som bedöms få störst effekt i den aktuella trafiken och på den aktuella linjen. Vid beställningstrafik och vid linjetrafik över längre sträckor med få hållplatsstopp





är som regel ljudmeddelanden mycket effektiva. Vid linjetrafik över kortare sträckor med många hållplatsstopp är det Sveriges Bussföretags uppfattning att audiovisuell information på annat sätt än med ljudmeddelanden kan ha större effekt på bältesanvändandet. Det är mot den bakgrunden den branschgemensamma rekommendationen i Buss 2014, som gäller bussar i upphandlad linjetrafik, lyder ”Buss i linjetrafik ska vara försedd med audiovisuell bilbältespåminnelse. Bilbältespåminnelsen ska vara återkommande.” Rekommendationen gäller bussar klass B, II och III tagna i trafik för första gången 1/7 2015 eller senare.

Mot den bakgrunden skulle det vara värdefullt om det föreskrivs att informationen om bältesanvändning vid kortväga linjetrafik med många stopp även får lämnas med utnyttjande av andra audiovisuella metoder än med ljud.

Om det är information med ljud utesluter det en mängd resande. Det kan t ex handla om språk, hörselnedsättning, neuropsykiatrisk funktionsnedsättning eller helt enkelt att personer har en visuell inlärningsstil istället för en auditiv sådan. Även om det föreskrivs att väl synliga skyltar eller den standardiserade ”klisterbältesbilden” även ska finnas, förutom att information lämnas med ljud, är det Sveriges Bussföretags uppfattning att en ökad valmöjlighet för bussföretagen hur informationen ska lämnas får positiva effekter. Tänk t ex på de bildskärmar som blir allt vanligare i bussar med information om kommande hållplatser och annan trafikinformation som meddelas på dessa. Blir det tillåtet att meddela information om bältesanvändning på dessa, utan att ljudmeddelanden också krävs, uppnås en högre trafiksäkerhetshöjande effekt. Naturligtvis kan det också beroende på linjer och sammanhang vara lämpligt att kombinera information med ljud och information på annat audiovisuellt sätt. Poängen är att denna ökade flexibilitet att använda informationsmedel skulle vara värdefull.

Förslag till tillägg på slutet av 2 § i de aktuella föreskrifterna för att uppnå ovan nämnda:

”På bussar som ej trafikerar längre linjer med få hållplatsstopp får information ges även på andra audiovisuella sätt än med tal/ljud.”

I det allmänna råd som följer efter ovanstående paragraf föreslår Sveriges Bussföretag ett tillägg för att öka tydligheten om att 50 km-gränsen inte ska uppfattas som en strikt gräns, enligt följande:

”Linjetrafik som avses i artikel 3 a Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet bör i vart fall inte anses vara linjetrafik på längre linjer med få hållplatsstopp.”

Av detta allmänna råd, liksom av det allmänna råd som redovisas till 4 kap. 10 c § trafikförordningen (1998:1276) framgår att en dialog bör föras mellan bussföraren och ledare för grupp etc. om hur informationsskyldigheten respektive bältesanvändandet ska främjas. Sveriges Bussföretag anser att det är mycket bra att Transportstyrelsen betonar detta. Denna dialog är väsentlig och har enligt vår uppfattning stor effekt.

Sveriges Bussföretag föreslår att den aktuella författningen ska gälla från ett senare datum än 1 september 2018, vilket nu anges i det remitterade materialet. Detta för att bussföretagen ska hinna att under ordnade former programmera in ljudmeddelanden i



bussarna. Sveriges Bussföretag föreslår att föreskriften ska börja tillämpas från 1 november 2018.

Konsekvensutredningen

De synpunkter som härmed framförs följer dispositionen av konsekvensutredningen.

På konsekvensutredningens första sida, där Transportstyrelsens förslag sammanfattas i ”rutan” är det en oprecis och inte helt korrekt skrivning. I tredje stycket står att ett allmänt råd införs för att ge vägledning för de som enligt 4 kap. 10 c § i trafikförordningen är skyldiga att vidta lämpliga åtgärder för att se till att passagerare under 15 år använder bilbälte. Mot bakgrund av att den nämnda paragrafen i trafikförordningen gäller för alla fordonsslag, alltså även bl a personbilar och det allmänna rådet som Transportstyrelsen avser meddela gäller passagerare i buss, är detta inte helt korrekt.

Bussolyckan söder om Sveg inträffade den 2 april 2017 och inte 1 mars, som det står.

I avsnitt 1.2 redovisas i sista meningen att alla som är äldre än 3 år som fördas i en buss utrustad med bälten är skyldiga att sätta sig på en sådan plats och använda bältet – om en sådan plats är tillgänglig. Till detta bör läggas att detta inte gäller vid lokala resor i tättbebyggda områden. Vid sådan trafik får passagerare även välja andra platser, t ex stå i bussen.

I beskrivningen i kap 5 av vilka företag som berörs bör även nämnas att bussföretag som bedriver rent kommersiell linjetrafik berörs.

Enligt Sveriges Bussföretags uppfattning går den nu aktuella regleringen utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering. I det berörda EU-direktivet föreskrivs att det är ”tillräckligt” att ett av de fyra möjliga alternativen används för att informera om bältesanvändning i buss. I kap 8 redovisar Transportstyrelsen en annan uppfattning.

I kap 9 redovisar Transportstyrelsen bedömningen att det kan vara lämpligt att den aktuella författningen ska tillämpas från 1 september 2018. Som Sveriges Bussföretag ovan nämnt är det för kort tid för att bussföretagen ska hinna programmera in ljudmeddelanden i bussarna. Sveriges Bussföretag föreslår att författningen ska tillämpas från 1 november 2018.

Med vänlig hälsning

Sveriges Bussföretag

Anna Grönlund, branschchef, vVD