

## **Konsekvensutredning av föreskrifter om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn**

### **Transportstyrelsens förslag:**

Med anledning av regeringsuppdraget att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare i buss<sup>1</sup> ska vi meddela föreskrifter och allmänna råd om ändring i Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn. Det innebär att krav införs på att information ska ges om busspassagerares skyldighet att använda bilbälte där sådana finns. Informationen ska ges av förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller annan ledare för grupp.

Vi inför även allmänna råd om vikten av att ha dialog innan färden om vem som är ansvarig för att utföra informationen i de fall det finns fler än föraren som kan ha den skyldigheten. Samtidigt införs ett allmänt råd för att underlätta tolkningen av för vilka busstransporter som berörs att ett utökat informationskrav.

Vi inför även allmänna råd som är avsedda att ge vägledning för de som enligt 4 kap. 10 c § trafikförordningen (1998:1276) är skyldiga att vidta lämpliga åtgärder för att se till att passagerare under 15 år använder bilbältet.

I samband med detta gör vi också ett mindre antal språkliga och redaktionella ändringar, bl.a. i form av en tydligare rubrik för föreskriften.

## **A. Allmänt**

### **1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?**

#### **1.1 Bakgrund**

Den 1 mars 2017 inträffade en svår trafikolycka på E 45 strax söder om Sveg i Härjedalen. En buss i beställningstrafik körde av okänd anledning av vägen och blev liggande på sidan. I bussen färdades 53 ungdomar och ledare samt en förare. Vid olyckan omkom tre ungdomar, fem skadades kritiskt, svårt eller allvarligt, nio fick moderata skador och 24 ådrog sig lindriga skador. Olyckan följde samma mönster som tidigare bussolyckor under det senaste decenniet där obältade passagerare omkommit när en buss kört av

---

<sup>1</sup> N2018/01644/MRT

vägen. Haverikommissionens rapport<sup>2</sup> visade att 23 av totalt 59 passagerare var obältade.

### 1.2 Vilka regler gäller för att använda säkerhetsbälte i buss?

Kraven på att använda bilbälte i buss har införts i olika steg men kan beskrivas som följer. Sedan den 1 januari 1999 måste alla i Sverige som åker buss och som sitter på en plats där det finns ett bälte också använda bältet. Den 1 januari 2004 kom krav på att bilbälten ska finnas på samtliga sittplatser i bussen, med undantag för bussar som tillverkats och utrustats för att användas i tätortstrafik och som därför har utrymme för stående passagerare (se nedan). Den 1 januari 2007 skärptes kraven ytterligare genom att alla som är äldre än tre år och som färdas i en buss som är utrustad med bälten är skyldiga att sätta sig på en sådan plats och använda bältet – om en sådan plats finns tillgänglig.

### 1.3 Vilka bussar har krav på bälten?

Buss som fordonsslag är ett vitt begrepp. Fordonen är indelade i olika klasser baserat på bland annat vikter och antal passagerare. Krav på att bussen ska vara utrustad med bilbälten beror på bussens klassificering. Med utgångspunkt från den internationella fordonsregleringen innebär detta att det finns ett obligatoriskt installationskrav av bälten i bussar som uteslutande är konstruerade för sittande passagerare (klass III eller B). För andra varianter är det frivilligt att installera bälten men de ska då uppfylla de krav som gäller för de bussar där detta är obligatoriskt.

Kravnivån för bälten är att det ska vara höftbälten, det vill säga tvåpunktsbälten. På platser där det inte finns en skyddande struktur framför passageraren, som ryggstöd eller liknande, är det krav på trepunktsbälten.

Bussar i klass I och II med utrymme för stående och sittande passagerare omfattas inte av krav på bälten. För buss klass II finns krav på att de ska vara utrustade med fästpunkter för bälten, för att möjliggöra en frivillig installation av bälten på sittplatserna.

### 1.4 Regeringsuppdraget

Transportstyrelsen fick den 14 mars 2018 i uppdrag av regeringen att vidta säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss. Uppdraget har två leveranser där del I innebär att ”*Transportstyrelsen ska revidera Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och särskilda skyddsanordningar för barn så att passagerare i buss som enligt 4 kap. 10 a § trafikförordningen (1998:1276) ska använda*

---

<sup>2</sup> Statens haverikommission; *Slutrapport RO 2018:01 Singelolycka med buss i beställningstrafik söder om Sveg, Jämtlands län, den 2 april 2017.*

*bilbälte, ska informeras på sätt som innebär information från föraren, ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp om skyldigheten att använda bilbälte i fordonet.”*

Vi har i uppdrag att delredovisa denna del av uppdraget den 1 juni 2018 genom beslut om föreskrifter. Detta innebär att kort tid ges att genomföra föreskriftsändringen, något som inte minst har påverkat remisstidens längd.

## **2. Vad ska uppnås?**

Målet med regeringsuppdraget som helhet är att höja säkerheten vid färd i buss och då främst genom att öka bältesanvändningen. Syftet med föreskriftsändringen är att få fler passagerare att följa de regler som redan finns genom att skärpa kravet på information när de kliver på bussen.

### **2.1 Krav på information vid påstigning**

Ökad bältesanvändning ska ske genom att *förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp*<sup>3</sup> ska informera passagerare om deras egen skyldighet att använda bilbälte. Den nya bestämmelsen återfinns i 2 § i föreskriften.

Kravet på information ska i princip omfatta alla former av busstrafik under förutsättning att den buss som används är utrustad med bälten. Det innebär att informationskravet träffar både beställningstrafik och linjetrafik men även annan trafik som inte är att betrakta som yrkesmässig<sup>4</sup>. Ett exempel på trafik som inte är yrkesmässig är den eller de som äger sin egen buss och som uteslutande använder den för egen räkning.

Oavsett vilken typ av trafik som utförs eller vilken buss som används kan den informationen som ska ges vara förinspelad. För längre resor med buss i beställningstrafik bedömer vi att det är lämpligt att information ges på nytt efter varje stopp där nya passagerare kliver på. Detsamma gäller buss i linjetrafik på längre linjer och med färre stopp. Med sådana linjer bör enligt vårt allmänna råd inte anses vara linjer som är högst 50 km<sup>5</sup>. Samma princip bör gälla för bussresor som inte är att betrakta som yrkesmässig trafik (se ovan).

Vid beställningstrafik där det utöver föraren ofta finns ombordpersonal eller annan ledare är det viktigt att man innan resan har kommit överens om vem som har informationsansvar under resan. Vi har därför valt att koppla ett allmänt råd som tydliggör detta till den nya paragrafen om

---

<sup>3</sup> Det vill säga de personer som redan idag enligt 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) pekats ut som de som kan vara de som ger information om att använda bilbälte.

<sup>4</sup> Se yrkestrafiklagen (2012:210).

<sup>5</sup> Se Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 561/2006 av den 15 mars 2006 om harmonisering av viss sociallagstiftning på vägtransportområdet.

informationsansvar. Om dialog och överenskommelse om hur ansvarsfördelningen sker i anslutning till den direkta resan eller i ett tidigare skede (exempelvis vid beställning) lämnar vi öppet men vi vill betona vikten av att detta sker.

## 2.2 Annan information

Information ska även ges i form av analoga eller digitala skyltar, alternativt via den blå-vita cirkelformade bild som finns föreskriven redan idag. Sådan kompletterande information blir även i fortsättningen viktig för att exempelvis nå ut till passagerare med vissa typer av funktionsnedsättningar.

## 2.3 Vägledning om åtgärder för passagerare under 15 år

I regeringsuppdraget ingår även att ta fram en vägledning för förare, annan ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp när det gäller vad som kan vara lämpliga åtgärder för att se till att passagerare under 15 år använder bilbältet. Vi har uppfattat det som att den metod som lagstiftaren har anvisat för det regeringen åsyftar är att besluta allmänna råd enligt 1 § författningssamlingsförordningen (1976:725): sådana generella rekommendationer om tillämpningen av en författning som anger hur någon kan eller bör handla i ett visst hänseende.

I de allmänna råden pekar vi bl. a. på företagets möjlighet att använda sig av egna säkerhetsstyrningssystem för att slå fast de rutiner och de åtgärder som kan anses lämpliga i den egna trafiken. Företagens säkerhetsstyrningssystem är också något som Statens haverikommissionens utredning efter olyckan i Sveg<sup>6</sup> ser som ett viktigt verktyg även för dessa typer av rutiner och insatser. Vi delar haverikommissionens bedömning.

Det allmänna rådet beskriver vidare generella åtgärder som kontroll att bältet används och att vid behov kunna bistå med hjälp om hur bältet ska användas.

## 3. Vilka är lösningsalternativen?

Lösningsalternativ saknas då regleringen ingår som en del av det pågående regeringsuppdraget.

### 3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inget görs uppfyller vi inte kraven i regeringsuppdraget. Inte heller uppnås de positiva effekter som den ökade informationsinsatsen förväntas ge på trafiksäkerheten.

---

<sup>6</sup> Statens haverikommission; *Slutrapport RO 2018:01*

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

3.3 Regleringsalternativ

#### 4. Vilka är berörda?

Regleringen berör företag, organisationer, föreningar eller enskilda som utför persontransporter med buss som är utrustade med bälten. Regleringen berör även de myndigheter, företag, organisationer, föreningar eller enskilda som upphandlar eller beställer persontransport med buss.

#### 5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

##### 5.1 Företag

(  ) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

(  ) Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Vi har av branschorganisationerna fått lite olika uppgifter om hur många bussföretag som berörs men en sammantagen bedömning är att 700-900 företag berörs. Av dessa är det ca 300 företag som i huvudsak utför linjetrafik medan övriga i huvudsak utför beställningstrafik. Företagen är allt ifrån enmansföretag till företag med upp emot 6 000 anställda.

Företagen är verksamma i såväl upphandlad linjetrafik som ren beställningstrafik. I mindre utsträckning kan det förekomma företag, idrottsföreningar eller orkestrar etc., som utför icke yrkesmässig trafik för egen räkning.

Branschorganisationer påpekar att informationskravet kan påverka tidtabellerna negativt på så sätt att linjer tar längre tid att köra samt att det kan krävas utbildning för förarna. Vi bedömer dock att påverkan borde vara högst begränsad med hänsyn till att det utökade informationskravet främst träffar linjetrafik på längre linjer med få stopp. Vi ser inte heller att eventuellt utbildningsbehov skulle ge några negativa effekter av betydelse.

Branschorganisationerna påpekar vidare att det finns en risk med att informationskravet skulle kunna påverka förarnas arbetsvillkor på ett negativt sätt. I förlängningen skulle det kunna öka det idag redan befintliga problemet med rekrytering av förare, något som även skulle innebära kostnader för företaget. Vi bedömer riskerna som små för att regleringen har någon påverkan av betydelse på möjligheten att rekrytera förare.

Branschföreträdare påpekar även att underhållet för att se till att säkerhetsbältet fungerar kommer att öka. Vi bedömer dock att ett eventuellt ökat underhållsbehov inte är kostnader som beror på den föreslagna regleringen. Att säkerställa att bältena fungerar som de ska åligger fordonsägaren redan idag.

Vi bedömer inte heller att regleringen påverkar konkurrensförhållanden mellan företag. Regleringen innebär inga specifika krav på teknisk utrustning, ökad administration eller speciella utbildningsinsatser. Information till passagerare kan ges muntligt och i realtid om man väljer det. Den tid det tar att arbeta in nya rutiner bedöms inte heller vara av en sådan omfattning att den skulle påverka konkurrensen mellan olika företag.

Avslutningsvis ser vi inte att regleringen drabbar små företag på ett sätt som kräver att särskilda hänsyn behöver tas.

Regleringen bör på längre sikt på ett positivt sätt kunna bidra till att utveckla hur företagen arbetar med det egna säkerhetsarbetet och den egna säkerhetskulturen.

## 5.2 Medborgare

Svensk kollektivtrafik och Sveriges bussföretag bedömer att informationskravet gör att turerna i linjetrafiken kommer att ta längre tid och att detta skulle leda till irritation hos resenärerna. Man påpekar även att *för* frekventa utrop kan leda till att man slutar lyssna på den information som ges.

Vi bedömer i nuläget att informationskravet inte får några direkta konsekvenser för medborgare annat än att det bör bidra till en generellt sett högre trafiksäkerhet för alla i bussen.

## 5.3 Staten, regioner eller landsting och kommuner

Svensk kollektivtrafik menar att informationskravet gör det dyrare för regionala kollektivtrafikmyndigheter eller kommuner att upphandla viss trafik. Man pekar specifikt på de turer där man idag använder sig av bussar i klass II eller klass A där det finns farhågor om att informationskravet kommer att göra turerna tar längre tid. Man kan då tvingas att sätta in fler bussar för att erbjuda samma trafikutbud som tidigare.

Vi bedömer inte att regleringen ger några omedelbara konsekvenser för stat, region, landsting eller kommun. Möjligheten att använda sig av förinspelad information bör kunna minska en eventuell negativ påverkan på tidtabellerna men vi menar också att påverkan borde vara högst begränsad med hänsyn till att det utökade informationskravet främst träffar linjetrafik på längre linjer med få stopp. Trots det kan det vara rimligt att efter en tid

utvärdera effekterna av informationskravet. Detta gäller inte minst för att se hur det påverkat bältesanvändningen. I en sådan utvärdering bör eventuell påverkan på tidtabellerna ingå.

På sikt ser vi vidare att det vid upphandling av ny trafik också ges möjlighet att i upphandlingsunderlag och avtal ange på vilket sätt man vill att information om användning av bälte ska ske.

#### 5.4 Externa effekter

### 6. **Vilka konsekvenser medför övervägda alternativ till regleringen och varför anses regleringen vara det bästa alternativet?**

-

### 7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Bemyndigande enligt 4 kap. 10 a § trafikförordningen (1998:1276).

### 8. **Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?**

Regleringen överensstämmer med Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/20/EG av den 8 april 2003 om ändring av rådets direktiv 91/671/EEG om tillnärmning av medlemsstaternas lagstiftning om obligatorisk användning av bilbälten i fordon som väger mindre än 3,5 ton.

Direktivet ändrar vilka fordon som omfattas och inför harmoniserade krav på användning av bilbälten även i bussar. I direktivet anges fyra möjliga alternativ för att informera passagerarna i buss om att bälte ska användas. Direktivet anger vidare att ett eller flera av dessa alternativ ska användas.

### 9. **Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?**

Vi bedömer inte att regleringen innebär några mer tidskrävande insatser för någon av de som berörs. Vi har också under arbetets gång haft dialog med branschorganisationer och andra berörda för att så långt möjligt förbereda dem på kommande reglering. Trots detta kan det finnas praktiska frågor som kan behöva lösas och för att ge tid till nödvändig förberedelse bedömer vi att 1 september 2018 kan vara en lämplig tidpunkt för ikraftträdande.

## **B. Transportpolitisk måluppfyllelse**

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

### **10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?**

Regleringen medför inga konsekvenser av betydelse på funktionsmålet.

### **11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?**

Regleringen ska bidra till ökad trafiksäkerhet genom ökad regelefterlevnad. I praktiken innebär det att få fler passagerare att använda bilbälte vid färd i buss. Det i sin tur ska bidra till Nollvisionens<sup>7</sup> mål om färre dödade och skadade i trafiken

---

<sup>7</sup> Se prop. 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället.



## C. Företag

12. Hur många företag berörs, i vilka branscher är de verksamma och hur stora är företagen?
13. Vilken tidsåtgång medför regleringen för företagen och vad innebär regleringen för företagens administrativa kostnader?
14. Vilka andra kostnader medför regleringen för företagen och vilka förändringar i verksamheten kan de behöva vidta?
15. I vilken utsträckning kan regleringen komma att påverka konkurrensförhållandena för företagen?
16. Hur kan regleringen i andra avseenden komma att påverka företagen?
17. Behöver särskilda hänsyn tas till små företag vid reglernas utformning?

## D. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr) + / -	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar		
<b>Företag</b>	Föreskriften ger bra stöd för att arbeta och utveckla det egna säkerhetsarbetet	Kostnader i tid att arbeta in nya rutiner. Eventuella kostnader för utrustning av förinspelad information.		
<b>Medborgare</b>	Ökad generell trafiksäkerhet i bussen ju fler som sitter bältade.	-		
<b>Staten m.fl.</b>	Ökad måluppfyllnad - trafiksäkerhet	-		
<b>Externa effekter</b>		-		
<b>Totalt</b>				

## **E. Samråd**

Samråd sker genom externremiss men p.g.a. behovet av förkortad remisstid höll Transportstyrelsen den 26 april 2018 en workshop där föreskriftsändringen om ett skärpt informationsansvar diskuterades med många av de berörda organisationerna. På workshopen deltog företrädare för bl.a. Sveriges Bussföretag, Sveriges Bussresearrangörer, Västtrafik AB, Volvo buss, Kommunal, NTF, Trafikverket, Polismyndigheten och VTI.

Vi har även bitt berörda att lämna underlag till konsekvensutredningen. Det gäller främst i vilken omfattning företagen anser att de berörs.  
Vi tackar alla som bidragit med sådant underlag.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Yvonne Wärnfeldt, Utredare  
yvonne.warfnfeldt@transportstyrelsen.se

Jonas Malmstig, Jurist  
jonas.malmstig@transportstyrelsen.se