

2017-10-30
LOS/GS

Näringsdepartementet

Avdelningen för bostäder och transporter
Enheten för marknad och regelverk på transportområdet
103 33 STOCKHOLM
n.registrator@regeringskansliet.se
kopia: peter.kalliopuro@regeringskansliet.se

Remissyttrande, Förarens användning av kommunikationsutrustning under färd

Motorförarnas Hälnykterhetsförbund (MHF) har getts möjlighet att lämna synpunkter på ovanstående betänkande. MHF är en aktiv trafiksäkerhetsorganisation med trafiknykterhet som hjärtefråga. Här följer våra kommentarer och synpunkter på betänkandet.

Övergripande kommentarer

Transportstyrelsens rapport utgör en utvärdering av ett antal åtgärder som blev resultatet av ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en åtgärdsplan avseende trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning på väg (N2013/4819/TE), bl.a. den nya bestämmelse som infördes i trafikförordningen i december 2013 avseende sådant användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning som ansågs vara trafikfarligt (bestämmelsen 4 kap. 10 e § trafikförordningen).

MHF:s principiella ståndpunkt är att all distraktion i samband med framförande av fordon som kan leda till försämrad trafiksäkerhet utgör ett problem för den enskilde och för samhället. Att framföra ett fordon i dagens komplexa trafikmiljö kräver full koncentration från förarens sida. Vi har också noterat att relativt få förare lagförs för brott mot 4 kap. 10 e § trafikförordningen, vilket visar att lagstiftningen är svår att tillämpa.

Utvärdering av tidigare genomförda åtgärder

Den utvärdering som har gjorts gällande informationsinsatser, förändring av grundutbildning till förare, utökat innehåll i grund- och fortbildningen till yrkesförarkompetens, körprov för taxiförarlegitimation, Rätts-PM och allmänt råd om tillämpning, finansiella incitament, gemensam plattform för erfarenhetsutbyte samt att följa utvecklingen av trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning visar att viktiga delar av arbetet ännu inte har genomförts. Vissa delar har påbörjats, men mycket återstår fortfarande att göra. Det mest konkreta som vi har kunnat se är Sluta Rattsurfa-kampanjen, som är känd och omtalad.

Den tröghet som uppenbarligen präglar arbetet så här långt oroar oss som trafiksäkerhetsorganisation. Problemet med distraktion hos förare i fordonstrafik är av allt att döma mycket omfattande och behöver hanteras skyndsamt och med hög prioritet.

Förslag till ytterligare åtgärder

Vi instämmer i Transportstyrelsens bedömning att det finns generella behov av forskning och kunskap på området. För att detta ska kunna ske krävs dock tillgång till relevanta indata. En intressant möjlighet som bör prövas är att samla in information om mobiltelefonanvändning i anslutning till trafikolyckor som rapporteras i Strada. När trafikolyckor ska utredas kunde det vara av intresse att inhämta information från mobiltelefonoperatörerna för att kunna se om olyckan har samband med mobilanvändning. Likaså bör Trafikverkets djupstudier av trafikolyckor med dödlig utgång beakta eventuell användning av mobiltelefon i samband med olyckan.

Att på internationell basis ta fram tar fram riktlinjer för teknik som kan vara distraherande skulle kunna få betydelse på längre sikt men är inte en framkomlig väg om vi vill se snabba resultat. Däremot bör förslaget om att göra en översyn av förordning (2009:1) om miljö - och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor ske snarast möjligt.

När det gäller rättstillämpningen instämmer vi i Transportstyrelsens synpunkt att övervakning är viktigt för att lagstiftningen ska få avsedd effekt. I Sverige lagförs endast ett 80-tal personer per år för brott mot 4 kap. 10 e § trafikförordningen. Här finns anledning att ta lärdom av Danmark, där polisen har satsat på övervakning och där man vissa år har lagfört över 40 000 förare för motsvarande brott. Med en sådan rättstillämpning skulle lagstiftningen inte längre vara tandlös.

Möjligheten att styra utvecklingen med finansiella incitament ställer vi oss tvekande till i detta fall.

Självfallet bör verksamheten med information och utbildning, exempel av yrkesförare, vidareutvecklas enligt förslaget. När det gäller information och kunskapsspridning skulle frivilligorganisationerna på trafiksäkerhetsområdet kunna göra värdefulla insatser, förutsatt att viss grundfinansiering kan ordnas.

Transportstyrelsen nämner att distraktionsfrågan i stort i trafiken kan behöva få en grundligare genomlysning. MHF instämmer helhjärtat i detta. Distraktionsproblemet är ju inte enbart kopplat till användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning. Ibland utgör mängden information från bilens ordinarie utrustning i kombination med flödet av information från trafiksignaler och vägskyltar ett distraktionsproblem i sig.

Förslag till regeländring

MHF stöder Transportstyrelsens förslag till förbud mot användning av mobiltelefon under färd när användningen medför att föraren håller mobiltelefon i handen. Det är, som vi ser det, ett steg i rätt riktning även om ett sådant förbud kan vara svårt att tillämpa rättsligt genom övervakning etc. Dock kan det stärka den sociala kontrollen när alla vet vad som gäller.

I samband med beslut om den föreslagna kompletteringen genom att en ändring görs i 4 kap. 10 e § trafikförordningen bör det dessutom, genom tydliga direktiv, säkerställas att Polisen ökar övervakningen av att trafikförordningen efterlevs också i denna del.

Med vänlig hälsning

MOTORFÖRARNAS HELNYKTERHETSFÖRBUND (MHF)

Lars Olov Sjöström
trafiksäkerhetschef

Göran Sydhage
vd

MHF, Hammarby Fabriksväg 25, 120 30 Stockholm
Tel. 08-555 765 55 (vxl.)