

Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Yttrande gällande Transportstyrelsens rapport "Förarens användning av kommunikationsutrustning under färd"

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har beretts tillfälle att lämna synpunkter på rubricerad rapport avseende förarens användning av kommunikationsutrustning under färd.

Sammanfattning

VTI anser att förslaget är väl genomarbetat och välskrivet.

VTI ställer sig dock tveksamt till om förslaget bör genomföras. Resultaten av de studier, intervjuer och andra aktörsaktiviteter som har genomförts och undersökts av Transportstyrelsen stöder inte den föreslagna lagändringen. Detta framgår tydligt i sammanfattningen som Transportstyrelsen själva gör av genomförd kunskapsinhämtning (se särskilt s101, andra stycket).

Baserat på vad som framförs ovan, det samlade internationella kunskapsläget och gjorda erfarenheter är det VTI:s uppfattning att den föreslagna förändringen av lagstiftningen inte kommer att bidra till fler uppmärksamma förare i trafiken.

Allmänna kommentarer

Vad gäller den sammanfattande argumentation som förs fram i rapporten som stöd för ett förbud mot handhållen mobiltelefon (s114) har vi följande kommentarer:

- Att hävda att förslaget är bra för att Sverige då uppfyller Wienkonventionen i ökad omfattning är inte ett tillräckligt argument, speciellt inte då man samtidigt skriver att "styrmedlen måste också anpassas till förändringar i omvärlden så att de inte förlorar sin styrande effekt" (s39). Det är ett betydande avstånd mellan Wienkonventionen och den faktiska trafikmiljö som ska regleras.
- Påståendet att ett förbud kan minska det trafikfarliga användandet saknar stöd i det befintliga kunskapsläget. VTI delar inte Transportstyrelsens tolkning att polisen och åklagare anser att ett absolut förbud av handhållen telefoni bidrar till att det är lättare att göra det till ett ordningsbrottsbrott (s51).

- Att det finns en allmän acceptans för en lagförändring innebär i sig inte att den nya lagen leder till en beteendeförändring. Detta faktum visas tydligt i utredningen om det nya lagförslaget.
- Att lagstiftningen skulle ha en normskapande effekt är inte betydelsefullt i detta sammanhang då det redan finns en allmänt spridd norm/uppfattning att förarens användande av handhållen mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning kan vara riskfyllt.

Den åtgärdsplan som Transportstyrelsen redovisade som svar på regeringsuppdraget ”Uppdrag att ta fram en åtgärdsplan avseende trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning på väg”, (N2013/4819/TE), har i de flesta avseenden inte genomförts. VTI anser att det är beklagligt. En genomförd åtgärdsplan skulle kunna påverka behovet av ytterligare åtgärder och ny eller förändrad lagstiftning m.m.

Specifika kommentarer

- VTI anser att lagförslaget inte är i linje med den uppdaterade studien av forskningsläget (s16), den sammanfattning som görs av intervjuer med polisen (s51) eller den sammanfattning som görs av intervjuer med åklagare (s54).
- VTI delar Transportstyrelsens uppfattning att det saknas grundläggande kunskap om omfattningen av det problem som förslaget riktar sig mot (s21). En förutsättning för att förstå omfattningen är att det finns exponeringsdata, dvs. i vilken utsträckning och hur länge utrustningen används under körning, samt om utrustningen använts i inträffade olyckor. Vi tror inte att självrapportering av användande eller självrapportering av olyckor är en framgångsrik metod (s80). Här krävs empiriska studier liknande den som redan har gjorts inom ramen för detta uppdrag, men i större omfattning, och med mer utvecklade metoder och instrument.
- VTI välkomnar att även andra aktörers ansvar lyfts fram (s23). Vår uppfattning är att fordonsindustrin och komponentgrupperna kan göra mer för att utveckla fordon som möjliggör en säkrare hantering av kommunikationsutrustning.
- VTI ser det som positivt att framtida EURO NCAP-testning även omfattar uppmärksamhetssystem, men vill betona att testningen i sig är en stor utmaning då det i dagsläget inte finns någon entydig definition av begreppen uppmärksamhet och distraktion och vilka orsaksfaktorer som ligger bakom.
- Det är en anmärkningsvärt hög allmän acceptans för någon form av förbud (s29), det bör dock påpekas att detta i sig inte innebär att ett förbud kommer att efterlevas i önskad omfattning. Även om den uppmätta normen att inte använda kommunikationsutrustning under färd kan sägas vara stark, är det ändå många som gör det. En djupare förståelse av grunden till denna diskrepans är viktig att ta fram genom förnyade forskningsinsatser (s47). Här ingår sådant som hur

man ser på sig själv och andra i termer av säker förare, hur kopplingen mellan en mer allmän norm och det individuella beteendet i en specifik situation ser ut etc.

- Vi delar Transportstyrelsens kommentar att det finns en risk att ytterligare en lag inom området leder till en tro att allt som inte är förbjudet i lag är acceptabelt beteende. Detta ser vi som ett bekymmersamt förhållande som kan göra trafiklagstiftningens utgångspunkter om förarens ansvar och att alltid iaktta den uppmärksamhet som trafiksituationen kräver genom hastighetsanpassning m.m. mindre verkningsfull. En sådan förskjutning i synen på ansvar och beteende kan vara mycket svår att åtgärda och ge stora negativa effekter på trafiksäkerheten.
- Vi ser det som positivt att utvidga forskningen så ”den omfattar oskyddade trafikanter”, vi anser att det krävs mer forskning för att förstå vilka möjligheter människan har att ta in information i samband med rörelse – dvs. forskning om människocentrerad uppmärksamhet i trafiksystemet.
- Enkätstudien som har genomförts är svår att tolka då det är oklart hur stort urvalet var, vilken svarsfrekvensen som uppnåddes, bortfallets sammansättning och vilka frågor som ställdes. Vidare är det svårt för förare att kvantifiera händelser som sker rutinmässigt, upprepade gånger i det dagliga livet.
- Att det finns ett samband mellan användarfrekvens och acceptans är inte per definition detsamma som att personer med en högre användningsfrekvens beter sig mer riskfyllt. Hänsyn måste tas till var och hur användningen sker. Det kan vara så att de som är frekventa användare även har bättre strategier att integrera telefonanvändandet på ett trafiksäkert sätt i sin körning.
- Referensen på s21 är inte fullständig. Den korrekta referensen är: Kircher, K., & Ahlstrom, C. (2017). Minimum Required Attention: A human-centered approach to driver inattention. *Human Factors: The Journal of the Human Factors and Ergonomics Society*, 59(3), 471-484.
- VTI ser det som mycket positivt att studien av användningsfrekvens har genomförts. Studien är den första i sitt slag och därför en form av pilotstudie. Vi anser att ytterligare studier i större skala bör kunna ge fördjupad kunskap om former av användandet och tiden som användandet pågår, och att det finns en stor utvecklingspotential i den metod som används. En enkätstudie kan aldrig fånga data med samma objektivitet, detaljnivå och precision.
- På flera ställen i utredningen används ord som ”distraction” och ”distraktionsproblem”. VTI saknar en tydlig definition av vad Transportstyrelsen anser är distraction och ouppmärksamhet.
- Vid framtida åtgärder är det viktigt att utvärderingar sker genom före/efter studier och att detta planeras och görs med god framförhållning för att säkerställa att det faktiskt finns en dokumenterad före-situation att förhålla sig till (s82).

YTTRANDE

Sid. 4 (4)

- Att i förslaget till den nya lagtexten uttrycka sig i termer av handhållen telefon, istället för mer teknikneutrala formuleringar om vad som avses, kan skapa tolkningssvårigheter. Innebär det att det är tillåtet att knappa in text och siffor på enheten om den är monterad i bilen, ligger i knät eller lös på stolen bredvid? Hur är det med enheter som inte är telefoner, men som kan användas på liknande sätt, som surfplattor, klockor och glasögon? (s102)
- Anledningen till att det inte finns belägg för att användningen av andra typer av kommunikationsutrustningar är riskfyllda, till exempel läsplattor, beror framförallt på att de är förhållandevis nya företeelser som inte hunnits utvärderas snarare än att de genererar ett annat, mer trafiksäkert, användande än telefonen. Det finns tydliga indikationer på att användandet av annan kommunikationsutrustning än telefoner behöver uppmärksammas mer genom forskning och utvärdering (s110).

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Forskningschef Anna Anund har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har forskningsledare Katja Kircher deltagit.

För VTI



Tomas Svensson
Generaldirektör