

Regeringens skrivelse

2012/13:60



Kommunikationsutrustning i fordon

Skr.
2012/13:60

Regeringen överlämnar denna skrivelse till riksdagen.

Stockholm den 18 december 2012

Fredrik Reinfeldt

Catharina Elmsäter-Svärd
(Näringsdepartementet)

Skrivelsens huvudsakliga innehåll

I skrivelsen redovisas regeringens åtgärder för att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning, mot bakgrund av riksdagens tillkännagivande om mobiltelefonanvändande vid bilkörning (bet. 2010/11:18, rskr. 2012/11:222).

Innehållsförteckning

1	Sammanfattning	3
2	Ärendet och dess beredning	4
2.1	Bestämmelser	4
3	Regeringens åtgärder	5
3.1	Forskning och erfarenheter	5
3.2	Regeringens överväganden	6
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 december 2012	8

Användningen av mobiltelefoner och annan teknisk utrustning för kommunikation och informationsutbyte ökar stadigt. Människor blir allt mer vana vid att kunna använda kommunikations- och informationsutrustning i alla sammanhang, även i bilen och under körning.

Trafikfarliga beteenden handlar ofta om att föraren medvetet eller av obetänksamhet tar risker vid körning. Det kan handla om att överskrida hastigheter, köra påverkad av trötthet eller sjukdom eller om att utföra aktiviteter som stjälar uppmärksamhet från bilkörningen såsom användning av mobiltelefoner, navigationshjälpmedel, inställning av spellistor, sminkning, kartläsning eller intagande av mat och dryck. Att införa ett generellt förbud mot någon av dessa aktiviteter riskerar att få effekter som varken är långvariga eller särskilt goda i det korta perspektivet. Den snabba utvecklingen och integrationen mellan olika tekniker gör det vanskligt att skilja viss utrustning från annan. Att särreglera en viss teknik innebär en risk för att reglerna snabbt blir föråldrade. Det är därför viktigt att finna alternativa vägar för att höja medvetenheten om riskerna med olika föraraktiviteter som tar uppmärksamhet från körningen. Det är en stor utmaning att kunna åstadkomma en säker användning av kommunikationsutrustning. Detta bör också ses i perspektiv av andra trafik-säkerhetsproblem såsom dåligt avståndshållande, för hög fart och trötthet. Det är även här fråga om att öka medvetenheten om hur olika beteenden kan leda till olyckor och om hur detta kan undvikas.

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har fått två regeringsuppdrag av intresse i detta sammanhang. I redovisningarna av uppdragen redogör VTI för aktuell forskning om användning av kommunikationsteknik under körning och för andra länders erfarenheter av förbud mot användande av handhållen mobiltelefon under körning. Vidare har VTI tagit fram möjliga åtgärder för att motverka trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning. Av rapporterna framgår bl.a. att förbud i sig endast har kortvarig effekt på användningen av handhållen mobiltelefon under körning. Enligt VTI skulle en kombination av olika andra åtgärder troligen ha bättre effekt när det gäller att stödja säker användning av kommunikationsteknik under körning.

Regeringen anser mot bakgrund av rapporterna att trafikanternas medvetenhet om riskerna med ouppmärksamhet, exempelvis genom användning av kommunikationsteknik under körning, bör höjas och att lagstiftningen tydligare bör stävja vårdslös användning av kommunikationsutrustning. Något uttryckligt förbud mot användning av viss teknik bör däremot inte införas. I stället avser regeringen att se över kraven i trafikförordningen om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon. Regeringen avser också i samband med detta att ge ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för att genomföra lämpliga andra åtgärder, som långsiktigt kan öka förarens medvetenhet om riskerna med användning av bl.a. kommunikationsteknik under körning.

2 Ärendet och dess beredning

Riksdagen har tillkännagivit för regeringen som sin mening att regeringen bör beakta den forskning som gjorts och pågår på området mobiltelefonanvändande vid bilkörning, för att sedan återkomma till riksdagen senast under 2012 med förslag till de åtgärder som kan erfordras, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning (bet. 2010/11:18, rskr. 2010/11:222). I utskottets betänkande framhålls att förarens koncentration vid bilkörning är en av de viktigaste faktorerna för att undvika olyckor samt att mobiltelefonens speciella ställning måste tas på allvar.

Regeringen har under 2011 gett två uppdrag till Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, om användande av kommunikationsutrustning under körning. Det första uppdraget, som redovisades i oktober 2011, gällde att sammanställa relevant forskning på området samt andra länders erfarenheter. Det andra uppdraget gällde möjliga åtgärder mot trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning, och redovisades i april 2012.

2.1 Bestämmelser

Bakgrunden till de förbud mot användning av handhållen mobiltelefon som införts i andra stater är bestämmelserna om detta i 1968 års FN-konvention om vägtrafik, som även Sverige har ratificerat. I artikel 8 infördes 2004 en ny punkt 6 som bl.a. innehåller ett förbud mot användning av handhållen telefon under körning med ett motorfordon. Bestämmelsen trädde i kraft den 28 mars 2006. Enligt artikeln ska en förare av ett fordon alltid minimera andra aktiviteter än själva körningen. Nationell lagstiftning bör innehålla regler om förarens användning av mobiltelefon. Minst ska länderna införa förbud mot att föraren av motorfordon eller moped använder handhållen mobiltelefon då fordonet är i rörelse. Sammanlagt 26 EU-medlemsländer har infört regeln i någon form. Flertalet länder har endast infört krav på handsfree och inte något EU-medlemsland har infört totalt förbud mot användande av mobiltelefon under körning. Även övriga konventionsländer har med något undantag infört regeln i någon form.

Nuvarande svenska regler innebär att en förare inte ska ägna sig åt andra aktiviteter som stör körningen. Enligt 2 kap. 1 § trafikförordningen (1998:1276) ska en trafikant för att undvika trafikolyckor iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna. Om bristen i omsorg och varsamhet blir så allvarlig att den utgör vårdslöshet i trafik kan den straffas enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott. Av förarbetena till lag om ändring av trafikbrottslagen (prop. 1994/95:23 s. 57 ff. och 122) framgår att syftet med regeln är att förbehålla ansvar för vårdslöshet i trafik för främst sådana fall där trafikanten gjort sig skyldig till medvetet risktagande eller annan allvarlig oaktsamhet. Vidare framgår att det är utan betydelse om någon trafikolycka inträffat eller inte. I ett rättsfall från 2009 dömdes en busschaufför för vårdslöshet i trafik efter att ha talat i mobiltelefon och fört anteckningar

3 Regeringens åtgärder

3.1 Forskning och erfarenheter

Av VTI:s redovisning av det första regeringsuppdraget om användande av kommunikationsutrustning under körning framgår bl.a. följande. Körningen försämras av att föraren talar i mobiltelefon och olycksriskerna ökar ytterligare om föraren tittar bort från vägen och handhar telefonen (eller annan utrustning). Flera studier från andra EU-länder visar vidare att ett förbud mot användandet av en handhållen mobiltelefon har effekt på mobilanvändningen direkt vid införandet men att effekten sjunker och användandet efter ca ett år motsvarar det innan förbudet.

I redovisningen av det andra uppdraget presenterar VTI en rad tänkbara åtgärder mot trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning. Rapporten förordar en kombination av åtgärder som utbildar, informerar och stöttar föraren i att kunna kommunicera på ett säkert sätt, framför införande av förbud, som anses mindre effektivt.

Av redovisningen av det första uppdraget framgår följande:

- Kontrollerade studier i labbmiljö, i körsimulatorer och i fältförsök visar att förarens prestationsförmåga försämras av att prata i telefon. Detta tar sig uttryck i längre reaktionstid och i att föraren missar vissa händelser utanför fordonet.
- Det finns ingenting som pekar på att det skulle vara mindre farligt att använda handsfree jämfört med en handhållen telefon medan man pratar. Ändå tror många förare att det är mycket säkrare att använda handsfree än handhållen telefon.
- Att texta eller slå ett nummer på telefonen kräver att föraren tittar på den tekniska enheten och bort från vägen. Detta leder till försämrade prestationsförmåga genom minskad körkontroll och en ökning av risken att missa händelser i trafiken. Hur mycket prestationsförmågan försämras beror på tiden det tar att slutföra uppgiften, hur svår uppgiften är, hur duktig föraren är samt den rådande trafiksituationen.
- Yngre förare och förare som tillbringar mycket tid bakom ratten tenderar att använda sin telefon mer än andra grupper. Män säger sig också använda sin telefon oftare än kvinnor.
- De flesta EU-länder tillåter endast handsfree-telefoner, men det finns inget land som har ett totalförbud mot mobiltelefoni under körning. De studier som finns visar att effekten av en reglering håller i sig i ungefär ett år, sedan återgår telefonanvändandet till samma nivåer som

före lagstiftningen. Studier från amerikanska försäkringsbolag visar att försäkringsanspråken inte har minskat vare sig till följd av förbud mot användning av handhållen telefon eller till följd av regler som förbjuder användning av sms.

- Hur tydligt just mobiltelefoni och skickande av sms kan kopplas till verkliga olyckor och trafiksäkerhet är osäkert.

VTI:s rapport om tänkbara åtgärder för en mer trafiksäker användning av kommunikationsteknik under bilkörning är en verktygslåda av åtgärder med syfte att både motverka de trafikfarliga aspekterna av kommunikation under körning och samtidigt behålla de positiva effekterna. De åtgärder som tas upp rör huvudområden som lagstiftning, utbildning, information, finansiella incitament och utveckling av tekniken så att den stödjer en säker användning och säker trafik. VTI:s bedömning är att en kombination av åtgärder skulle ha bäst effekt när det gäller att stödja trafiksäker användning av kommunikationsteknik i fordonen.

VTI framhäver att en förändrad lagstiftning är ett sätt att förtydliga det farliga med att använda kommunikationsutrustning på ett felaktigt sätt under körning. VTI:s bedömning är att en reglering bör rikta sig mot vårdslöst beteende, snarare än mot användandet i sig av kommunikationsutrustning. VTI föreslår därför en översyn av kraven i trafikförordningen 2 kap. § 1 och/eller 3 kap. § 1 om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon. VTI:s bedömning är att en sådan översyn skulle leda till att exempelvis telefonsamtal under körning kan identifieras som en föraraktivitet eller ett förartillstånd som rättsligt kan jämföras med påverkan av trötthet och alkohol.

3.2 Regeringens överväganden

Allt mer och i allt fler situationer används teknik för kommunikation, information och underhållning. Människor blir i allt större utsträckning beroende av att vara nåbara och av att ständigt kunna få information i olika situationer, också då de kör bil eller rör sig i trafiken. De tekniska systemen och integrationen mellan dem ger möjligheter till ett säkrare och smidigare transportsystem. Det kan gälla att snabbt få aktuell information om vägar och framkomlighet, att kunna larma vid en olycka eller få en varning då något händer utanför bilen. Samtidigt kan det innebära trafiksäkerhetsrisker att som förare koncentrera sig på andra uppgifter än själva körningen – om det så är mobiltelefoni, kartläsning, annan informationsökning eller att ställa in radiokanaler – särskilt om det sker på ett vårdslöst sätt. Det är därför angeläget att med regelgivning, utbildning, information och teknisk utveckling minimera riskerna med att använda dessa system samtidigt som de positiva effekterna kan behållas.

Aktuell forskning och andra länders erfarenheter av införande av förbud mot användande av handhållen mobiltelefon under körning, tyder på att förbud inte är en långsiktigt effektiv åtgärd för att åstadkomma en mer trafiksäker mobilanvändning. De undersökningar som gjorts visar att förare använder mobiltelefon mindre under körning den första tiden efter

införande av förbud, men att användningen sedan ökar till de nivåer som fanns före förbudet. Det är svårt att visa något direkt samband mellan införande av förbud och en ökad trafiksäkerhet. Därför bör något uttryckligt förbud mot användande av viss teknik under körning inte införas.

Att förstärka den normerande effekten hos befintlig lagstiftning kan dock enligt regeringens bedömning vara ett sätt att motverka vårdslöshet vid användning av kommunikationsutrustning. Regeringen delar VTI:s bedömning att en förändrad lagstiftning kan vara ett sätt att förtydliga det farliga med att använda kommunikationsutrustning på ett felaktigt sätt under körning. En sådan justering bör rikta sig mot olika slag av vårdslöst beteende, och inte mot användandet i sig av kommunikationsutrustning eller vissa tekniska enheter. Regeringen avser därför att se över kraven i trafikförordningen (1998:1276) om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon.

Regeringen bedömer, i likhet med VTI, att störst effekt uppnås med en kombination av åtgärder som kan öka kunskapen och medvetenheten om riskerna med användning av kommunikationsteknik under körning. Översynen av bestämmelserna om omsorg och varsamhet vid körning är en del i detta. En sådan åtgärd bör kombineras med ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för andra åtgärder som långsiktigt höjer förarnas medvetenhet om riskerna med användning av kommunikationsteknik under körning. Regeringen avser att återkomma till frågan under 2013.

Näringsdepartementet

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 december 2012

Närvarande: Statsministern Reinfeldt, ordförande, och statsråden Björklund, Bildt, Ask, Larsson, Hägglund, Carlsson, Sabuni, Billström, Ohlsson, Attefall, Kristersson, Elmsäter-Svärd

Föredragande: statsrådet Elmsäter-Svärd

Regeringen beslutar skrivelse 2012/13:60 Kommunikationsutrustning i fordon