

Näringsdepartementet

Er referens: N2005/7072/TP

103 33 Stockholm

Vår referens: BR TV 061215-1 Ts

BR TV 061215-1 Ts

Stockholm 2006-12-15

## **Remissvar – Öppna möjligheter med alkolås och Alkolås – nyckel till nollvisionen (SOU 2005:72 och SOU 2006:72)**

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) avger remissyttrande gällande alkolås-utredningens delbetänkande (SOU 2005:72) och slutbetänkande (SOU 2006:72). Vi avger yttrande endast i de delar som berör yrkesmässig trafik i underlaget.

### ***Ja till alkolås – med vissa förbehåll***

BR är positiv till att krav på alkolås införs för bussar om följande förutsättningar uppfylls:

- Alkolåsens tekniska och praktiska funktion uppfyller branschens krav
- Om EU ger Sverige klartecken som försöksland och EU därefter införlivar krav på alkolås i direktiv om helfordonsgodkännande.
- Lagstiftningen skrivs positiv och stimulerar teknisk innovation
- Om kostnadsreducering för trafikförsäkringspremie ger ekonomiskt incitament (alt. kostnadstäckning för montage och underhåll av alkolås)
- Arbetsrätten beaktas när alkolås implementeras i bussar som utför yrkesmässig trafik

### ***Vägverket – kvalitetssäkring av alkolås***

För att ernå en hög acceptansnivå för tekniska anordningar i allmänhet och alkolås i synnerhet krävs att teknik och praktik fungerar. Även acceptansnivån för intressenter måste vägas in, för persontransporter är det därför viktigt att passagerare, förare och företagsledning accepterar tekniska och praktiska lösningar.

Alkolåsen måste fungera oavsett klimatologiska förhållanden, damm, vibrationer, elektromagnetiska fält etc. för att hög acceptans ska kunna nås. En organiserad serviceorganisation med 24 h jour för att underhålla alkolås måste finnas i Sverige, och även i Europa för den internationella trafiken. Service och kalibrering av alkolås ska kunna ske på eller i direkt närhet av bussens stationeringsort.

Loggningsfunktion ska kunna erbjudas företag som så önskar, det vill säga som ett led i arbetet med att snabbt kunna vidta åtgärder i enlighet med alkohol- och droghanteringsprogram på företaget. BRs krav på alkolås sammanfattas i bilaga till remissvaret.

BR är positiv till att utredningen föreslår att Regeringen ger Vägverket i uppdrag att kvalitetssäkra alkolås.

### ***Statliga forskningsmedel öronmärks***

Utredningen föreslår att Regeringen öronmärker statliga forskningsmedel för utveckling av alkolås. BR vill utveckla utredningens förslag till att forskningsmedel ska riktas till s.k. e-safety där alkolås är en del flera tekniska lösningar som kan främja trafiksäkerhet. Sverige och EU måste fokusera på helhetslösningar vad gäller tekniska anordningar i fordon, inte minst med tanke på direktiv om helfordonsgodkännande. Detta ger även forskare mer öppenhet att se bredare lösningar.

### ***Koordineringsgrupp som främjar arbetet internationellt***

Bussföretagen i Sverige är i allt större utsträckning multinationella företag som verkar på en allt större geografisk marknad. I EG-fördragets artikel 28 beskrivs principen om fri rörlighet av varor och tjänster. Denna artikel måste beaktas för att multinationella bussföretag ska kunna ha möjlighet till att omdisponera bussar mellan olika medlemsstater. Även pågående arbete inom EU med direktiv om helfordonsgodkännande för lastbilar och bussar bygger på principen i enlighet med artikel 28. Det är därför av största vikt att Sverige verkar för att krav på alkolås eller annan teknisk anordning införlivas i direktivet om helfordonsgodkännande. Detta för att konkurrensneutralitet ska kunna garanteras för fordonstillverkare, återförsäljare och bussföretag. BR ser därför positivt på utredningens förslag på att Regeringen tillskapar en koordineringsgrupp med uppgift att främja arbetet med alkolås på ett internationellt plan.

### ***Skyldiga till rattfylleri – alkolås som villkor för fortsatt körkortsinnehav***

BR ställer sig frågande till utredningens förslag vad gäller olika personers ekonomiska förutsättningar. Att inneha körkort för en person som gjort sig skyldig till rattfylleri kan bli en ekonomisk klassfråga, vilket inte kan vara förenligt med mänskliga rättigheter.

### ***Rikspolisstyrelsen – alkoholutandningsprov som prioriterad uppgift***

BR delar utredningens förslag.

### ***Alkolås i förmånsbilar ska medföra ett sänkt förmånsvärde***

BR är positiva till olika ekonomiska incitament som föreslås påskynda implementering av alkolås i fordon. Vi är dock av den uppfattningen att ekonomiska incitament via lägre skatteuttag ska ges oavsett om det rör sig om buss eller bil.

### ***Lagstiftning som stimulerar teknisk innovation***

I remissunderlaget kan läsas att den europeiska kommittén för elektroteknisk standardisering (Cenelec) har i utkastet till europeisk standard fastslagit följande definition av alkolås: ”Ett alkolås är ett instrument som är avsett att i låst läge förhindra starten av ett fordons motor, ett läge vilket endast kan bringas till det upplåsta läget efter att ett utandningsprov avgetts som efter analys visat sig ha en alkoholkoncentration under ett bestämt gränsvärde. Alkolåset består normalt av en rörlig handenhets och en kontrollenhet som är monterad och elektriskt ansluten till fordonet”. En lagtext bör utformas mer öppet med tanke på andra tekniska innovationer. Exempelvis ”Fordon skall vara försedda med alkolås eller annan teknisk anordning som förhindrar start och körning av person som har alkoholkoncentration över ett visst gränsvärde”. Detta torde medföra att lagstiftningen inte behöver skrivas om i takt med tekniska innovationer.

### ***Transportköparnas roll***

BR har tagit del av undersökningar som Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) och Sveriges Kommuner och Landsting genomfört under 2006. SLTFs undersökning visar att majoriteten

av trafikhuvudmännen ställer krav eller är på väg att införa krav på alkolås i bussar. Sveriges Kommuner och Landstings undersökning visar en mer splittrad bild, 28 procent av responderande kommuner uppger att de har alkolås i något av eller i alla fordon som utför skolskjuts. BRs internundersökning under våren 2006 visar att många bussföretag installerar alkolås i bussar idag, men fler skulle installera om krav från transportköpare ställs.

BR och SLTF har i gemensam policy och handlingsprogram uttalat ett mål om att 100 procent av fordon i upphandlad huvudmannatrafik skall utrustas med alkolås. Enligt uppskattningar kommer 90 procent av bussarna vara utrustade med alkolås under 2010.

BR vill mot bakgrund av detta att Regeringen uppmärksammar andra transportköpare såsom kommuner och landsting, idrottsrörelsen och andra organisationer att i likhet med BRs och SLTFs gemensamma arbete utforma handlingsplaner på införande av alkolås.

### ***Kostnads-/nyttoanalys för alkolås i busstrafik***

Alkolås som idag närmast uppfyller branschens krav kan bedömas ha en livslängd på ca åtta år, dock osäkert eftersom detta inte bevisats, kan bedömas till följande kostnadsbild:

• <i>Listpris alkolås</i>	<i>SEK 15 000-20 000</i>	
• <i>Montering/demontering</i>	<i>SEK 2000</i>	
• <i>Ränta för alt. användning. av kapital</i>	<i>10 %</i>	
• <i>Total kapitalkostnad per år</i>	<i>SEK 4 144-5 484</i>	
• <i>Årlig kostnad service och underhåll</i>	<i>SEK 1 000-1 500</i>	
• <i>Administration loggningsdata</i>	<i>SEK 1 000</i>	<i>Uppskattad kostnad</i>
• <i>Stilleståndskostnad</i>	<i>SEK 2 000</i>	<i>Uppskattad kostnad</i>
• <i>Total kostnad per buss och år</i>	<i>ca SEK 10 000</i>	

Med denna förenklade kalkyl baserade på uppgifter från remissunderlaget och genomförda alkolåsprojekt kan således en årlig kostnad för alkolås i yrkesmässig busstrafik, antal bussar ca 12 500, bli ca SEK 125 miljoner. SIKAs rekommenderade kalkylvärden för dödade, skadade och egendomsskador är i remissunderlaget följande:

	<i>Materiella kostnader</i>	<i>Riskvärde</i>	<i>Totalt</i>
	<i>(netto)</i>	<i>(humanvärde)</i>	
• <i>Dödsfall</i>	<i>1 242 000</i>	<i>16 269 000</i>	<i>17 511 100</i>
• <i>Svårt skadad (per faktisk skadad)</i>	<i>621 000</i>	<i>2 503 000</i>	<i>3 124 000</i>
• <i>Lätt skadad (per faktisk skadad)</i>	<i>62 000</i>	<i>113 000</i>	<i>175 000</i>
• <i>Egendomsskadeolycka (per faktisk olycka)</i>	<i>13 000</i>		<i>13 000</i>

Osäkerhet finns dock om modellen speglar dagens uppfattning om riskvärdet. Dock kan siffrorna sättas i relation till kostnad för alkolås i yrkesmässig busstrafik. Vid genomgång av trafikolyckor med buss i Sverige mellan åren 1997 och 2005 kan inte styrkas att någon förare varit påverkad av alkohol. Således kan mot bakgrund av inträffade olyckor inte alkolås räknas hem rent samhällsekonomiskt. För att få samhällsekonomisk nytta för alkolås skulle årligen en olycka i jämförelse med den i Ängelsberg år 2003 förebyggas.

BR vill även uppmärksamma Regeringen på alkolåsets funktion som verktyg för att upptäcka alkoholpåverkade och därmed i ett tidigt skede ge företagen möjlighet att vidta rehabilitering för anställda och följaktligen minska både företagets och samhällets kostnader.

### ***Utbildning av användare***

I en undersökning från Norge avseende alkolås i buss konstateras att ca 10 procent av antalet utandningsprov registreras som felaktiga. Det är därför viktigt att utbilda förare och annan personal i handhavande av alkolåsutrustning och funktion. Detta innebär ytterligare en kostnad för respektive företag.

### ***Ekonomiska ansvaret för trafikolyckor***

Utredningen föreslår att Regeringen överför det ekonomiska ansvaret för trafikolyckor till trafikförsäkringen där alkolås kan vara ett kriterium för sänkning av försäkringspremierna.. Regeringen har redan beslutat att så ska ske. Enligt regeringspartiernas gemensamma valmaterial kommer trafikförsäkringen för en buss i snitt att höjas i snitt med ca SEK 8 000 per år. Busstrafikens kostnader kommer således att öka med över 100 miljoner kr/år. Dessutom föreslås en skatt på trafikförsäkringspremier för att finansiera befintliga kostnader. Detta ökar busstrafikens kostnader ytterligare. I dag ligger premiekostnaden för trafikförsäkring på buss runt SEK 10 000 per år. Enligt BRs kalkyl kommer kostnaden för alkolås i buss årligen kosta ca SEK 10 000 per buss. Mot bakgrund av detta samt att försäkringsbolagen verkar på en fri marknad med fri prissättning och att inga olyckor med bussar inträffat på grund av alkoholpåverkade förare anser vi därför att det är näst intill omöjligt för Regeringen att styra försäkringsbolagen prissättning av premier så att de ska ge ett ekonomiskt incitament för bussföretag att montera alkolås. Om inte försäkringspremien nedsätts kan det vid lagstiftning om alkolås innebära ytterligare en kostnadsökning på SEK 10 000 per buss och år.

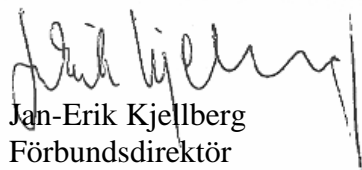
### ***Arbetsrättens beaktande***

Om och när alkolås ska implementeras i ett företags fordon bör detta ske i samråd mellan arbetsmarknadens parter. Det bör finnas en överenskommelse samt en alkoholpolicy med tillhörande handlingsprogram som även inkluderar rehabiliteringsprogram. Den anställda måste veta vilka rutiner som inträder vid ett eventuellt positivt utandningsprov. Det ska även skapas rutiner var och när utandningsprov ska ske under ett arbetspass. Vem som ska ha rätt att ta del av loggningsuppgifter ska också framgå tydligt. BRs rekommendation är att utandningsprov alltid ska ske före varje påbörjat arbetspass som omfattar körning.

### ***Trafikoffertjour***

Avslutningsvis vill vi kommentera utredningens förslag om en så kallad trafikoffertjour. Utredningen föreslår att den kan införlivas i NTF, vilket vi emotsätter oss. BR är positiva till en trafikoffertjour och föreslår att en sådan införlivas inom ramen för Socialstyrelsens uppgifter. Detta för att få en professionell organisation samt en tydlig koppling mellan trafiksäkerhet och folkhälsa.

SVENSKA BUSSBRANSCHENS RIKSFÖRBUND



Jan-Erik Kjellberg  
Förbundsdirektör

Bilaga: Branschens kravspecifikation

## **Bilaga – Bussbranschens kravspecifikation alkolås (2006-12-15)**

- ✓ Servicenät över hela Sverige (Europa)
- ✓ Kalibrering ska kunna ske på bussens depå/uppställningsplats
- ✓ Jourtjänst 24 h
- ✓ Låsen ska vara alkoholspecifika
- ✓ Startförsök och utblåsningsprov ska registras i loggbok för de som så önskar
- ✓ Lagring av data ska kunna ske och vid tömning kunna sparas i elektronisk form
- ✓ Möjlighet till egen kalibrering (nivå) och tömning av data
- ✓ Tömning av data bör kunna ske automatisk, utan manuell hantering
- ✓ Lås ska ej kunna manipuleras
- ✓ Vid utandningsprov ska krävas max 1000 ml volym utandningsluft
- ✓ Låsen ska ha en uppstartstid på max 1 minut
- ✓ Låsen ska klara elektromagnetiska fält i bussar
- ✓ Låsens kvalitet klarar kyla, direkt solljus, damm, stötar, fukt, rengöring och vibrationer
- ✓ Lås ska kunna justeras till företagsspecifika krav på inställningar (varningsgräns, tidsaspekter för upprepade återblåsningsprov etc.)
- ✓ Ergonomiskt utformade
- ✓ Eventuella ljudsignaler från alkolås ska kunna kopplas från
- ✓ Handenhet måste ha anordning som säkerställer att enheten sitter fast
- ✓ Alkolås ska endast visa godkänt/icke godkänt utandningsprov (ej numerisk information)
- ✓ Lås ska endast kunna förbikopplas av ackrediterad personal
- ✓ Låsets loggningsfunktion ska kunna kommunicera via fordonsdataenhet
- ✓ Låset bör kunna erbjuda lösning så loggning överförs i realtid