



Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm  
[Gunvor.persson@enterprise.ministry.se](mailto:Gunvor.persson@enterprise.ministry.se)  
[registrator@enterprise.ministry.se](mailto:registrator@enterprise.ministry.se)

Er Referens: N2009/4023/TE  
Vår referens: BR MJ

Stockholm 2010-09-15

## **Remissyttrande: Alkolås som obligatorium för vissa fordons- eller användarkategorier – redovisning av regeringsuppdrag**

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) är intresseorganisationen för den yrkesmässiga busstrafiken i Sverige. BR har 400 medlemsföretag som förfogar över drygt 11 000 bussar och 20 000 anställda. Medlemsföretagen lämnar anbud till trafikhuvudmän och kommuner vad gäller såväl lokal som regional linjetrafik med buss (försörjningssektorn) samt skolskjutstrafik (klassiska sektorn). Flera medlemsföretag bedriver också verksamhet inom turist- och beställningstrafik samt expressbusstrafik.

Svenska Bussbranschens Riksförbund (BR) har tagit del av Transportstyrelsens förslag i denna utredning.

### **Sammanfattning:**

BR är i huvudsak positiv till införande av alkolås eller annan teknisk anordning som förhindrar start och körning av person som har alkoholkoncentration över ett visst gränsvärde som obligatorium i bussar. BR anser dock att ett sådant obligatorium ska ske på EU-nivå och inte på nationell svensk nivå. BR menar att ett obligatorium av monterade alkolås i bussar som drivs i skoltrafik inte är optimalt då bussar vanligtvis används inom olika typer av trafik och något begrepp som "skolskjutsbuss" inte finns. Bussen kan vara en turistbuss som går såväl i internationell trafik som i upphandlad trafik, t ex skoltrafik. Vi på BR menar att en svensk lagstiftning inte ska favorisera en specifik teknisk lösning, varför kravet på just alkolås och inte t ex även alkolskåp blir fel.

### **Särskilda synpunkter**

I transportstyrelsens utredning finns det ett antal frågor som vi vill framföra ett antal synpunkter om. Därför kommer vi att gå igenom de kapitel där vi har särskilda synpunkter. I övrigt har vi ingenting att tillägga till utredningens slutsatser.

### *2.5. Samarbets- och samrådsförfarande*

Vi vill ge transportstyrelsen en eloge för att de under utredningen gång har haft kontakt med både branschförbunden och enskilda aktörer.

### *4. Alkolåsets tekniska utveckling*

Vi vill upprepa den synpunkt vi hade på remiss "Öppna möjligheter med alkolås och Alkolås – nyckeln till nollvisionen (SOU 2005:72 och SOU 2006:72)" i vårt svar daterat till 2006-12-15 till Näringsdepartementet: "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 handenhet 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 medför att lagstiftningen inte behöver skrivas om i takt med tekniska innovationer.

### 7. Internationell utblick

Vi anser att införandet av alkolås är ett viktigt steg för att nå nollvisionen, vilken hela bussbranschen har ställt sig bakom. Samtidigt är just yrkestrafiken och särskilt busstrafiken den kategori inom vägtrafiken som har den lägsta andelen alkoholpåverkade förare. Dock innebär all särbehandlig gällande teknik och villkor inom EU bekymmer för företag som verkar på hela den europeiska marknaden. Kostnaderna för inköp av fordon kan öka och kontroller för tillsynsmyndigheter försvåras vilket kan leda till långa stopp vid bussresor. Det här är aspekter som en konkurrensutsatt bransch som bussbranschen berörs av. Därför ser vi negativt på all typ av nationell reglering inom EU och vill markera att regeringen ska driva frågan inom det europeiska samarbetet istället för att införa en nationell svensk lagstiftning. Vi har förstått att motståndet i frågan är starkt inom EU men med Sveriges goda renommé i trafiksäkerhetsfrågor anser vi att Sverige bör ta taktpinnen och driva frågan inom EU. Dessutom finns redan alkolås i 50,9 procent av bussarna i den upphandlade trafiken då det är ett vanligt krav från upphandlande enheter, t.ex. kommuner som upphandlar skoltrafik. Vi menar att det tillvägagångssättet hittills varit framgångsrik och anser därför att en nationell lagstiftning inte skulle tillföra så mycket positivt i sak för just busstrafiken i Sverige.

### 9. Konsekvenser

BR anser att ett obligatorium med alkolås i bussar som används inom skoltrafik skulle försvåra för bussföretagen i den aspekten att bussar ofta används inom olika typer av busstrafik. Det är därför inte möjligt att införa ett obligatorium på bussar inom enbart skoltrafik då bussföretagen måste kunna använda sin fordonsflotta optimalt. De två länder som berörs i Transportstyrelsen utredning, Finland och Frankrike, kan inte rakt av jämföras med Sverige. I Frankrike t ex domineras busstrafiken av offentligt ägda företag, varför bussar i skoltrafik sällan används inom t ex turisttrafiken. På en omreglerad marknad, som den svenska, måste man ta hänsyn till de rent företagsekonomiska villkoren och företagens möjlighet att t ex i glesbygd bedriva en lönsam verksamhet utifrån olika verksamhetsområden. Då går det inte att införa nationella lagkrav på enbart ett segment utan att det får konsekvenser för andra områden, där effekterna inte belysts i denna utredning.

För frågor eller ytterligare faktaunderlag i detta, vänligen ta kontakt med BRs ansvariga handläggare Markus Jansson på 08-442 72 77 eller [markus.jansson@bussbranschen.se](mailto:markus.jansson@bussbranschen.se)



Anna Grönlund  
Förbundsdirektör Svenska Bussbranschens Riksförbund