

Konsekvensutredning av ändring i TSFS 2014:52 genom införande av undantag för bälteskrav i Kustbevakningens fordon

Transportstyrelsens förslag:

Att Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn genom att införa undantag från bälteskrav i vissa fall för Kustbevakningens personal.

A. Allmänt

1. Vad är problemet eller anledningen till regleringen?

Kustbevakningens personal använder i sin verksamhet fordon för transporter av omhändertagna personer och har därför behov av undantag från bälteskrav. Myndigheten har i flera fall motsvarande verksamhet som Polismyndigheten och Tullverket. Enligt TSFS 2014:52 är polis-, kriminalvårds-, sjukvårds- och tullpersonal undantagna från kravet att använda bilbälte i baksäte i myndighetens fordon, om användande av bilbälte medför hinder eller annan olägenhet för tjänsteutövningen. Kustbevakningen har inkommit med en hemställan och påpekat att det är ett problem att deras personal inte omfattas av undantaget för bilbältesanvändning. Det är viktigt att Kustbevakningens personal omfattas av undantaget eftersom det i vissa situationer kan vara nödvändigt av säkerhetsskäl. Syftet med att inte alltid sitta bältrad är, likt polis-, kriminalvårds-, sjukvårds- och tullpersonal, för att hinna upptäcka, förstå och agera på eventuella risker i tid för att undvika större konsekvenser för till exempel förare, andra tjänstemän, andra trafikanter eller för den omhändertagne själv. Som det ser ut idag måste kustbevakningens personal bryta mot bälteskravet i trafikförordningen (1998:1276) för att undvika sådana risker.

2. Vad ska uppnås?

Målet med föreskriftsändringen är att kustbevakningens personal ska ha samma möjlighet som polis-, kriminalvårds-, sjukvårds- och tullpersonal att inte använda bilbälte i baksäte i myndighetens fordon, om användande av bilbälte medför hinder eller annan olägenhet för tjänsteutövningen.

3. Vilka är lösningsalternativen?

3.1 Effekter om ingenting görs?

Om inga åtgärder vidtas kommer kustbevakningens personal att behöva utsätta sig själva och andra för fara, genom att följa reglerna om bilbälteskrav även vid transporter av personer som kan utgöra en risk för sig själv och andra. Alternativt så kommer, enligt Kustbevakningen, deras personal att behöva bryta mot reglerna om bilbälteskrav, för att undvika onödiga risker vid transporter av personer som kan utgöra en risk för sig själv och andra.

3.2 Alternativ som inte innebär reglering

Eftersom bältesanvändning är ett reglerat område finns inga alternativ som inte innebär reglering.

3.3 Regleringsalternativ

Föreskriftsändringen innebär att Kustbevakningens personal får samma möjlighet som polis-, kriminalvårds-, sjukvårds- och tullpersonal att inte använda bilbälte i baksäte i myndighetens fordon, om användande av bilbälte medför hinder eller annan olägenhet för tjänsteutövningen.

En alternativ lösning är att i enskilda fall meddela undantag från kravet på användning av bilbälte i 4 kap. 10 § trafikförordningen. Undantag kan i enskilda fall meddelas utifrån 13 kap. 3 § förordningen.

4. Vilka är berörda?

Kustbevakningens personal omfattas av föreslagen reglering.

5. Vilka konsekvenser medför regleringen?

5.1 Företag

(X) Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företagen beskrivs därför under 5.1.

() Regleringen bedöms få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Konsekvensutredningen innehåller därför ingen beskrivning under 5.1 utan samtliga konsekvenser för företagen beskrivs under avsnitt C.

Regleringen bedöms inte få effekter av betydelse för företags arbetsförutsättningar, konkurrensförmåga eller villkor i övrigt. Samtliga konsekvenser för företag beskrivs därför under punkt 5.1.

5.2 Enskilda

Konsekvenserna för enskilda av förslaget kan vara att personer som behöver transporteras av kustbevakningstjänstemän får en mer trafiksäker transport, för de fall de beter sig på ett sätt som äventyrar deras egen och andras säkerhet under färden.

5.3 Staten, regioner eller kommuner

Konsekvenserna för Kustbevakningens personal av förslaget kan vara att personalen kan utföra sina arbetsuppgifter på ett korrekt och säkert sätt, precis som bland annat polisens och tullens personal.

Ingen påverkan på staten, regioner eller kommuner i övrigt.

5.4 Miljö

Föreslagen reglering innebär inga miljömässiga effekter.

5.5 Externa effekter

Föreskriftsförslaget bedöms ge effekter på trafiksäkerheten då allmänheten löper mindre risk att råka ut för olyckor när Kustbevakningen utför säkrare transporter av personer.

6. **Sammanfattning av övervägda alternativ och varför föreslagen reglering anses vara det bästa alternativet**

Det alternativ som bedöms ha minst påverkan och som är enklast att genomföra är att Kustbevakningens personal får samma möjlighet som polis-, kriminalvårds-, sjukvårds- och tullpersonal att inte använda bilbälte i baksäte i myndighetens fordon, om användande av bilbälte medför hinder eller annan olägenhet för tjänsteutövningen, genom ändring av 9 § i TSFS 2014:52.

Alternativet att i enskilda fall meddela undantag från kravet på användning av bilbälte i 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) med stöd av 13 kap. 3 § förordningen bedöms inte vara en hållbar lösning då behovet av undantag inte går att förutse. Dessutom skulle detta innebära en onödig administrativ börda för både Kustbevakningen och Transportstyrelsen.

7. **Vilka bemyndiganden grundar sig myndighetens beslutanderätt på?**

Krav på användning av bilbälte regleras i 4 kap. trafikförordningen. Enligt 4 kap. 10 d § samma förordning får Transportstyrelsen meddela föreskrifter om undantag från kravet att använda bilbälte.

8. Överensstämmer regleringen med eller går den utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler?

Föreslagen reglering överensstämmer med och går inte utöver de skyldigheter som följer av EU-rättslig reglering eller andra internationella regler.

9. Behöver särskild hänsyn tas när det gäller tidpunkten för ikraftträdande och finns det behov av speciella informationsinsatser?

Föreslagen reglering bör träda ikraft så snart som möjligt så att Kustbevakningens personal inte behöver utsätta sig själv och andra för fara, genom att följa reglerna om bilbälteskrav vid transporter av personer som kan utgöra en risk för sig själv och andra.

B. Transportpolitisk måluppfyllelse

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet finns också funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden.

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämförbart, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljökvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

10. Hur påverkar regleringen funktionsmålet?

Ingen påverkan på funktionsmålet.

11. Hur påverkar regleringen hänsynsmålet?

Föreskriftsförslaget bedöms ge effekter på trafiksäkerheten då allmänheten löper mindre risk att råka ut för olyckor när Kustbevakningen utför säkrare transporter av personer.

C. Sammanställning av konsekvenser

Berörd aktör	Effekter som inte kan beräknas		Beräknade effekter (tkr)	Kommentar
	Fördelar	Nackdelar	+ / -	
Företag				
Medborgare				
Staten m.fl.	Kustbevakningens personal behöver inte utsätta sig själv och andra för fara, genom att följa reglerna om bilbälteskrav vid transporter av personer som kan utgöra en risk för sig själv och andra.			
Externa effekter	Föreskriftsförslaget bedöms ge positiva effekter på trafik-säkerheten då allmänheten löper mindre risk att råka ut för olyckor när Kustbevakningen utför säkrare transporter av personer.			
Totalt				

D. Förslagets proportionalitet

Föreslagen reglering bedöms vara en proportionerlig insats för att lösa arbetsmiljöproblemet för Kustbevakningens personal.

E. Uppföljning och utvärdering

Transportstyrelsen behöver inte följa upp föreslagen reglering.

F. Samråd

Föreslagen reglering följer av en hemställan från Kustbevakningen. Inget övrigt samråd utöver externremiss bedöms vara behövligt.

Om ni har några frågor med anledning av konsekvensutredningen eller synpunkter ni vill framföra får ni gärna kontakta oss:

Pernilla Bremer
Telefon 010-495 51 22
E-post: pernilla.bremer@transportstyrelsen.se

Remiss