

Datum
2015-03-16Dnr/Beteckning
TSG 2014-2018Ert datum
2014-12-18Er beteckning
N2014/2002/TE och
N2014/5227/TERegeringskansliet
Näringsdepartementet
103 33 Stockholm

Betänkande SOU 2014:24, Olycksregister och djupstudier på transportområdet och betänkande SOU 2014:82, Nya bestämmelser om säkerhetsutredning av olyckor

Sammanfattning

Transportstyrelsen har inga synpunkter på de förslag som presenteras i de remitterade betänkandena SOU 2014:24 respektive SOU 2014:82. När det gäller innehållet i betänkandena i övrigt har Transportstyrelsen endast noterat ett fåtal kommentarer av mindre karaktär.

För att ytterligare belysa kostnader och nyttor med Strada har Transportstyrelsen genomfört en samhällsekonomisk analys, vilket bifogas remissvaret.

Transportstyrelsens kommentarer

Transportstyrelsen har beretts möjlighet att yttra sig över delbetänkandet och slutbetänkandet från *Utredningen om översyn av bestämmelserna om undersökning av olyckor*. Transportstyrelsen har deltagit i utredningens expertgrupp och har därigenom haft möjlighet att framföra synpunkter även under själva utredningen.

Transportstyrelsen har inga synpunkter på de förslag som presenteras i de remitterade betänkandena.

För att belysa kostnader och nyttor med Strada har Transportstyrelsen genomfört en samhällsekonomisk analys, vilken bifogas remissvaret. I analysen konstateras att en författningsreglering av Strada troligen innebär ökade kostnader på grund av mindre internt bortfall, men att nyttan bedöms öka i minst motsvarande grad i form av rikstäckande data av högre kvalitet. Rikstäckande data av hög kvalitet innebär troligtvis att sjukvårdsdata skulle

kunna användas för den officiella statistiken och minskar problemet med mörkertal, framförallt när det gäller oskyddade trafikanter. Analyser av data med högre kvalitet bör också leda till mer underbyggda slutsatser och rekommendationer vilket är till nytta för trafiksäkerhetsarbetet. Det innebär att alternativet med en författningsreglering av Strada bedöms som något mer samhällsekonomiskt effektivt än alternativen i analysen.

I övrigt har Transportstyrelsen följande kommentarer på texten:

SOU 2014:24

På sidan 49 vill Transportstyrelsen upplysa om att andra järnvägspaketet inte genomfördes genom ändringar i lagen (1990:1157) om säkerhet vid tunnelbana och spårväg. Däremot gjordes ändringar i nämnda lag till följd av genomförandet av andra järnvägspaketet i järnvägslagen i de avseenden det ansågs lämpligt att inte särskilja regleringen.

På sidan 58 anges att Transportstyrelsen förordat att lagstiftningen ändras så att sjukhusen blir rapporteringsskyldiga avseende olyckor inom alla trafikslag. Transportstyrelsen kan se likheter med den nytta som beskrivs i den bilagda samhällsekonomiska analysen angående Strada, i arbetet med en strategi för säkrare båtliv 2020. Nyttan av en obligatorisk rapporteringsskyldighet för sjukvården inom fler trafikslag, framför allt fritidsbåtsområdet, bör därför utredas i samband med en eventuell författningsreglering av sjukvårdens rapportering i Strada.

På sidan 97 noterar utredaren att Trafikverket bör överväga att göra kommunala och enskilda väghållare mer regelmässigt delaktiga i genomförandet av djupstudier på respektive infrastruktur. Transportstyrelsen håller med om synpunkten och anser att det är väsentligt att resultatet av djupstudierna kan tydliggöras och spridas på ett bredare sätt än vad som är fallet i dag, för att på så sätt öka nyttan med dessa studier.

SOU 2014:82

På sidan 376 (1 kap. 7 § i förslaget till förordning om säkerhetsutredning) föreskrivs om tillsynsmyndigheters medverkan i utredningar. Transportstyrelsen anser att paragrafen avseende järnvägs del bör kompletteras med en skyldighet för Transportstyrelsen att upplysa om myndigheten anser att en medverkan från myndighetens experter kan medföra att kravet på oberoende i förhållande till olycksutredningen kan ifrågasättas. Se artikel 21.1 och 21.2 i järnvägssäkerhetsdirektivet¹ och

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG av den 29 april 2004 om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (järnvägssäkerhetsdirektivet)

sidorna 53-54 i regeringens proposition 2006/07:45² där det framgår att blotta misstanken om tillsynsmyndighetens oberoende i förhållande till olycksutredningen kan göra att det kan finnas anledning att undvika inblandning i utredningen. Även om motsvarande skrivning inte återfinns i EU-lagstiftningen för övriga trafikslag bör formulering kunna gälla generellt för samtliga trafikslag.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjö- och luftfartsdirektör Ingrid Cherfils, handläggare Tomas Fredlund och projektledare Daniel Hellström, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef GD-stab

Bilagor

- Vägtrafikolycksregistret Strada – Samhällsekonomisk analys av kostnader och nyttor (TSG 2015-200, februari 2015)

² Andra järnvägspaketet - fortsatt EU-harmonisering av järnvägsregleringen