

Trafikutskottets betänkande 2021/22:TU19

Trafiksäkerhet

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen med en viss redaktionell ändring, lag om ändring i lagen om trafikskolor, lag om ändring i lagen om yrkesförarkompetens, lag om ändring i lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, lag om ändring i yrkestrafiklagen samt lag om ändring i taxitrafiklagen. Förslagen syftar till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023.

Utskottet föreslår vidare att riksdagen avslår motionsförslag i följdmotioner till regeringens proposition Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet samt motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22 om bl.a. hastighetsbegränsningar, alkohol och droger i trafiken, mopedbilar och A-traktorer, körkortsfrågor och trafikmedicinska frågor. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete.

I betänkandet finns 43 reservationer (M, SD, C, V, KD, L, MP).

Behandlade förslag

Proposition 2021/22:190 Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet.

Fyra yrkanden i följdmotioner.

Cirka 230 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2021/22.

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----|
| Utskottets förslag till riksdagsbeslut | 4 |
| Redogörelse för ärendet | 12 |
| Ärendet och dess beredning..... | 12 |
| Propositionens huvudsakliga innehåll | 12 |
| Utskottets överväganden..... | 13 |
| Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet | 13 |
| Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning | 26 |
| Insatser mot alkohol och droger i trafiken | 46 |
| Korsningar med väg och järnväg | 61 |
| Viltolyckor | 64 |
| Vissa trafikregler | 67 |
| Vårdslöst framförande av fordon..... | 74 |
| Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser..... | 79 |
| Trafiksäkerhet för motorcyklar..... | 89 |
| Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer | 94 |
| Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet..... | 109 |
| Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov | 120 |
| Körkortsfrågor..... | 128 |
| Trafikmedicinska frågor | 136 |
| Vissa behörighetsfrågor..... | 150 |
| Däckfrågor..... | 156 |
| Belysning på fordon | 161 |
| Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer..... | 163 |
| Tidsomställning | 168 |
| Reservationer | 172 |
| 1. Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C) | 172 |
| 2. Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (MP) | 173 |
| 3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (M) | 174 |
| 4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (SD)... | 175 |
| 5. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (V) | 179 |
| 6. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (KD) .. | 180 |
| 7. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (L) | 182 |
| 8. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (MP) .. | 183 |
| 9. Alkolås och annat arbete mot alkohol och droger, punkt 3 (SD) | 185 |
| 10. Alkolås och annat arbete mot alkohol och droger, punkt 3 (C) | 186 |
| 11. Alkolås och annat arbete mot alkohol och droger, punkt 3 (KD) | 187 |
| 12. Alkobommar, punkt 4 (M, SD, KD) | 188 |
| 13. Korsningar med väg och järnväg, punkt 5 (SD) | 189 |
| 14. Viltolyckor, punkt 6 (C) | 190 |
| 15. Vissa trafikregler, punkt 7 (SD)..... | 191 |
| 16. Vissa trafikregler, punkt 7 (L) | 192 |
| 17. Vårdslöst framförande av fordon, punkt 8 (V) | 193 |
| 18. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 9 (M).... | 194 |
| 19. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 9 (SD) .. | 195 |
| 20. Trafiksäkerhet för motorcyklar, punkt 10 (M, SD, KD) | 196 |
| 21. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (M)..... | 197 |
| 22. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (SD) | 198 |

| | |
|---|-----|
| 23. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (C) | 202 |
| 24. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (V) | 203 |
| 25. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (L)..... | 206 |
| 26. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (SD) | 207 |
| 27. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (C, L) | 208 |
| 28. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (V) | 210 |
| 29. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (KD) | 211 |
| 30. Dubbelkommando i privatbilar, punkt 14 (M, C, L)..... | 212 |
| 31. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov, punkt 15 (M) .. | 213 |
| 32. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov, punkt 15 (SD) | 215 |
| 33. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov, punkt 15 (KD) | 216 |
| 34. Körkortsfrågor, punkt 16 (M)..... | 217 |
| 35. Körkortsfrågor, punkt 16 (SD) | 218 |
| 36. Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre, punkt 17 (SD)... | 219 |
| 37. Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre, punkt 17 (L) | 221 |
| 38. Synkontroller vid körkortsförnyelse, punkt 18 (SD, C, KD, L)..... | 222 |
| 39. Synfälsbortfall, punkt 19 (C, L)..... | 223 |
| 40. Vissa behörighetsfrågor, punkt 20 (C)..... | 224 |
| 41. Däckfrågor, punkt 21 (M, SD, L) | 225 |
| 42. Belysning på fordon, punkt 22 (SD)..... | 226 |
| 43. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer, punkt 23 (SD) .. | 227 |
| <i>Bilaga 1</i> | |
| Förteckning över behandlade förslag | 228 |
| Propositionen | 228 |
| Följdmotionerna | 228 |
| Motioner från allmänna motionstiden 2021/22 | 229 |
| <i>Bilaga 2</i> | |
| Regeringens lagförslag | 252 |

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

Trafiksäkerhetsarbetet

1. Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 1,

2021/22:1310 av Jörgen Hellman (S),

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 10
och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

Reservation 1 (C)

Reservation 2 (MP)

Arbetet med hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

2. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena
3–6,

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvist (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD)
yrkandena 1–4,

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C),

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M),

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32, 35 och
36,

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2021/22:3523 av Ola Johansson (C),

2021/22:3558 av Lars Beckman (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP)
yrkandena 1 och 2.

Reservation 3 (M)

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (V)

Reservation 6 (KD)

Reservation 7 (L)

Reservation 8 (MP)

Insatser mot alkohol och droger i trafiken

3. Alkolås och annat arbete mot alkohol och droger

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2091 av Johnny Skalin (SD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 76,

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 9,

2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 42 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1, 3, 7 och 8.

Reservation 9 (SD)

Reservation 10 (C)

Reservation 11 (KD)

4. Alkobommar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 48 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Reservation 12 (M, SD, KD)

Andra insatser för ökad trafiksäkerhet

5. Korsningar med väg och järnväg

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:501 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:502 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:1913 av Johnny Skalin (SD) och

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 44.

Reservation 13 (SD)

6. Viltolyckor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:401 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD),

2021/22:1621 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2021/22:1714 av Gudrun Brunegård (KD),

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M) yrkande 3,

2021/22:3108 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 57.

Reservation 14 (C)

7. Vissa trafikregler

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2021/22:1133 av John Weinerhall (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 10, 12, 33 och 39 samt

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9.

Reservation 15 (SD)

Reservation 16 (L)

8. Vårdslöst framförande av fordon

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 6,

2021/22:803 av Heléne Björklund (S) och

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 7.

Reservation 17 (V)

9. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:538 av Edward Riedl (M),

2021/22:810 av Johan Löfstrand m.fl. (S),

2021/22:1295 av Leif Nysmed (S),

2021/22:1558 av Magnus Manhammar (S),

2021/22:1568 av Serkan Köse (S),

2021/22:2015 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2618 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2863 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 73 och 74,

2021/22:3162 av Edward Riedl (M) och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 25.

Reservation 18 (M)

Reservation 19 (SD)

10. Trafiksäkerhet för motorcyklar

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 38,

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 1,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10.

Reservation 20 (M, SD, KD)

11. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

- 2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5,
2021/22:535 av Edward Riedl (M),
2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD),
2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD),
2021/22:698 av Robert Stenkvist (SD),
2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S),
2021/22:761 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C),
2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD),
2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,
2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1216 av Ola Johansson (C),
2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),
2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1–4,
2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S),
2021/22:2271 av Allan Widman (L),
2021/22:2483 av Robert Halef (KD),
2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M),
2021/22:2614 av Roger Haddad (L),
2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–5,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53,
2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 17–19,
2021/22:3610 av Lars Beckman (M),
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 54–56,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33 och
2021/22:3937 av Linda Modig (C).

Reservation 21 (M)

Reservation 22 (SD)

Reservation 23 (C)

Reservation 24 (V)

Reservation 25 (L)

Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet

12. Regeringens lagförslag

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488) med den ändringen att ordet ”tillämpning” i 10 kap. 1 § 3 ska bytas ut mot ”tillämpningen”,

2. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
 3. lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens,
 4. lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,
 5. lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210),
 6. lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).
- Därmed bifaller riksdagen proposition 2021/22:190 punkterna 1–6.

13. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor

Riksdagen avslår motionerna

- 2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,
 2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 4,
 2021/22:1455 av Boriana Åberg (M),
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88 och 91,
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28
 samt
 2021/22:4622 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C)
 yrkandena 1–3.

Reservation 26 (SD)

Reservation 27 (C, L)

Reservation 28 (V)

Reservation 29 (KD)

14. Dubbelkommando i privatbilar

Riksdagen avslår motionerna

- 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 34 och
 2021/22:4528 av Maria Stockhaus m.fl. (M).

Reservation 30 (M, C, L)

Frågor om förarutbildning och körkort

15. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov

Riksdagen avslår motionerna

- 2021/22:511 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
 2021/22:899 av Patrik Jönsson (SD),
 2021/22:1374 av Jessika Roswall (M),
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 86, 89 och 90,
 2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 6,
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 16, 19, 35, 37,
 44 och 45 samt
 2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 26, 29 och
 30.

Reservation 31 (M)

Reservation 32 (SD)

Reservation 33 (KD)

16. Körkortsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8,

2021/22:490 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) yrkande 3,

2021/22:532 av Edward Riedl (M),

2021/22:794 av Kerstin Lundgren (C),

2021/22:1147 av Hans Eklind (KD),

2021/22:1441 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2044 av Johnny Skalin (SD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77, 84 och 85 samt

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 36 och 46.

Reservation 34 (M)

Reservation 35 (SD)

Trafikmedicinska frågor

17. Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:29 av Angelica Lundberg (SD),

2021/22:371 av Jörgen Grubb (SD),

2021/22:1728 av Emma Hult (MP) yrkande 2,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15 och 93 samt

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 55 och 56.

Reservation 36 (SD)

Reservation 37 (L)

18. Synkontroller vid körkortsförnyelse

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:1120 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1472 av Pia Steensland (KD),

2021/22:1728 av Emma Hult (MP) yrkande 1,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 94,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 57,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 66 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9.

Reservation 38 (SD, C, KD, L)

19. Synfältsbortfall

Riksdagen avslår motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 58 och 59,

2021/22:3467 av Betty Malmberg (M),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 67 och 68 samt

2021/22:3917 av Linda Modig (C).

Reservation 39 (C, L)

*Vissa övriga trafiksäkerhetsfrågor***20. Vissa behörighetsfrågor**

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:68 av Björn Söder (SD),
 2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,
 2021/22:366 av Jörgen Grubb (SD),
 2021/22:1016 av Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S),
 2021/22:2414 av Ida Drougge (M),
 2021/22:3059 av Kjell Jansson (M),
 2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 5,
 2021/22:3556 av Lars Beckman (M) och
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 52.

*Reservation 40 (C)***21. Däckfrågor**

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:28 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:147 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:218 av Julia Kronlid (SD),
 2021/22:534 av Edward Riedl (M),
 2021/22:1946 av Lotta Olsson (M),
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58,
 2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 60,
 2021/22:3557 av Lars Beckman (M),
 2021/22:3606 av Lars Beckman (M),
 2021/22:3607 av Lars Beckman (M) och
 2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 27.

*Reservation 41 (M, SD, L)***22. Belysning på fordon**

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:38 av Aron Emilsson (SD) yrkandena 1 och 2 samt
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 55.

*Reservation 42 (SD)***23. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer**

Riksdagen avslår motionerna
 2021/22:34 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:1403 av Emilia Töyrä m.fl. (S),
 2021/22:1732 av Cecilie Tenfjord Toftby (M),
 2021/22:2157 av Yasmine Bladelius (S) och
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78.

Reservation 43 (SD)

*Tidsomställning***24. Tidsomställning**

Riksdagen avslår motionerna
2021/22:125 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:2518 av Hans Rothenberg (M) och
2021/22:3105 av Cecilia Widegren (M).

Stockholm den 14 juni 2022

På trafikutskottets vägnar

Jens Holm

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Jens Holm (V), Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Teres Lindberg (S), Denis Begic (S), Maria Stockhaus (M), Jasenko Omanovic (S), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Richard Herrey (M), Anna Wallentheim (S) och Elisabeth Falkhaven (MP).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens proposition Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190) och fyra yrkanden i två följdmotioner som har väckts med anledning av propositionen.

I betänkandet behandlas vidare 228 motionsyrkanden från allmänna motionstiden 2021/22. Förslagen rör en rad olika trafiksäkerhetsfrågor som bl.a. nollvisionen, hastighetsbegränsningar, insatser mot alkohol och droger, körkortsförfrågor, trafikmedicinska frågor samt tidsomställning.

En förteckning över de behandlade förslagen finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag finns i bilaga 2.

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet (prop. 2021/22:190) föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Regeringen föreslår också att illegal utbildningsverksamhet på transportområdet ska straffbeläggas i större utsträckning än tidigare och att befintliga straffbestämmelser ska skärpas. Därutöver föreslås att den som övningskör ska vara skyldig att medföra en identitetshandling. Skyldigheten ska vara straffsanktionerad. Samtliga förslag syftar till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten.

Regeringen föreslår att lagändringarna ska träda i kraft den 1 januari 2023.

Utskottets överväganden

Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med nollvisionen och trafiksäkerheten ska bedrivas. Utskottet bedömer att det bedrivs ett ambitiöst trafiksäkerhetsarbete och lyfter fram att Sverige är ett föregångsland. Utskottet välkomnar att ambitionsnivån har höjts genom ett nytt etappmål för 2030 och betonar vikten av ett systematiskt arbete och en årlig uppföljning. Utskottet betonar att transportsektorn måste bli mer jämställd och att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter i trafiksäkerhetsarbetet.

Jämför reservation 1 (C) och 2 (MP).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3679 menar Anders Åkesson m.fl. (C) att regeringen ska se till att Trafikverket och forskningsinstitut som arbetar med trafiksäkerhet, t.ex. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), ges nödvändiga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet (yrkande 24). Vidare menar motionärerna att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för FN:s ekonomiska kommission för för Europas (Unece) arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar (yrkande 23). Motionärerna konstaterar att trots att en prototyp för en kvinnlig krockdocka finns framtagen används den inte och betonar att Sverige aktivt måste se till att det sker en förbättring.

I motion 2021/22:1310 framhåller Jörgen Hellman (S) olika frågor om trafiksäkerhet, fordon, nollvisionen och kontroller. Motionären understryker att nollvisionen är grunden för trafiksäkerhetsarbetet och menar bl.a. att staten bör utreda ett nytt hänsynsmål i trafikpolitiken, initiera ett folkrörelsearbete om ett trafiksäkrare transportsystem, överväga att skärpa straffen vid trafikbrott, öka poliskontroller, förlänga sträckor med omkörningsförbud för lastbilar och överväga mer trafiksäkerhetsutbildning av epatraktorförare.

I motion 2021/22:3502 yrkande 10 betonar Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) att en tekniksatsning för ökad trafiksäkerhet bör utredas. Polisen eller en annan myndighet bör få ett brett uppdrag att se över hur olika tekniklösningar kan tillämpas för att höja säkerheten på svenska vägar.

I motion 2021/22:22 yrkande 1 uppmärksammar Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) behovet av en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken. Motionärerna betonar att nollvisionen har varit ett framgångsrikt koncept, men för att uppnå nollvisionens långsiktiga

mål bör inte bara de som färdas i trafiken omfattas utan det bör även göras nationella insatser för att bl.a. minska barns utsatthet för luftföroreningar i städer.

Bakgrund

Trafiksäkerhetsutvecklingen

År 2021 omkom enligt Transportstyrelsen 192 personer i vägtrafiken, varav 115 skyddade och 77 oskyddade trafikanter. I sin resultatredovisning för 2020 uppger regeringen att sammantaget 345 personer omkom i alla trafikslag 2020, varav 246 personer i olyckor och 104 i konstaterade självmord (prop. 2021/22:1 utg.omr. 22). Detta var 59 personer färre omkomna än under 2019, vilket motsvarar en minskning med 15 procent. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 35 procent. Sett till utvecklingen i andelar av samtliga omkomna 2020 stod vägtrafiken för 66 procent och bantrafiken för 23 procent. Även för antalet allvarligt skadade dominerar vägtrafiken med några tusen skadade mot ett litet antal i övriga trafikslag.

Trafikanalys redovisar varje år en uppföljning av hur transportsystemet har utvecklats i förhållande till de transportpolitiska målen. I rapport 2022:11 från april 2022 gör Trafikanalys den samlade bedömningen att utvecklingen går i riktning mot de transportpolitiska målen på trafiksäkerhetsområdet. År 2021 var det 2 procent färre omkomna än 2020. Antalet omkomna totalt i trafiken har sedan 2007 minskat med 42 procent. Enligt Trafikanalys förklaras den goda utvecklingen nästan helt av den positiva utvecklingen i vägtrafiken, där majoriteten av de omkomna finns. Om man ser till andelen av samtliga omkomna stod vägtrafiken under 2021 för 65 procent och bantrafiken för 26 procent av de drabbade.

Nollvisionen och målen för trafiksäkerhetsarbetet

Hösten 1997 beslutade riksdagen om ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet, den s.k. nollvisionen, och att vägtransportsystemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11).

I propositionen underströk den dåvarande regeringen att visionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör delas mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet samt dem som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik. Det betonades att systemutformarna alltid bör ha det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets hela säkerhetsnivå men att trafikanterna liksom tidigare är skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och att följa trafikreglerna. Vidare angavs att om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av exempelvis bristande kunskap, acceptans

eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

De transportpolitiska målen och etappmålet

Våren 2009 godkände riksdagen regeringens förslag om det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257).

Därtill godkände riksdagen funktionsmålet om tillgänglighet samt hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Av funktionsmålet följer att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingen i hela landet. Därtill ska transportsystemet vara jämställt. Av hänsynsmålet följer att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen angett ett antal preciseringar.

Målet för säkerhet inom vägtransportområdet preciserades i form av etappmålet att antalet omkomna halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det innebar en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020. Särskilt bör åtgärder som syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet prioriteras. Etappmålet ska uppnås genom ett långsiktigt, effektivt och systematiskt trafiksäkerhetsarbete. Det är avgörande att de viktiga aktörerna engageras och samverkar i arbetet.

Regeringen bedömer att det systematiska och förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, som bedrevs under 2020 har bidragit till färre omkomna i trafiken. Regeringen konstaterar i sin resultatredovisning för 2020 att utfallet för 2020 innebär att målet är nått för slutåret; dock är det genomsnittliga antalet omkomna de senaste tre åren högre än målnivån. För allvarligt skadade låg antalet rapporterade från sjukvården 2020 under målvärdet och det gör även medelvärdet för de senaste tre åren. Även Trafikverket har lyft fram att Sveriges systematiska arbete med att förbättra trafiksäkerheten på väg ger resultat. Verket betonar att det är många som kan och har bidragit i utvecklingen av trafiksäkerheten i Sverige. Under etappmålperioden 2007–2020 mer än halverades antalet omkomna (60 procent) trots att trafiken ökade med nästan 8,5 procent och befolkningen med 10 procent.

I samband med riksdagens behandling av budgetpropositionen för 2013 beslutade riksdagen om en revidering av hänsynsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, ska bidra till att det övergripande

generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt ska bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118). Justeringen gjordes som en anpassning till de förändrade begreppen inom målstrukturen för miljöpolitiken.

I januari 2022 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2021/22:744 att regeringens arbete med trafiksäkerhet utgår från nollvisionen. Det svenska trafiksäkerhetsarbetet är framgångsrikt och Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Statsrådet framhöll att det är positivt att antalet omkomna i vägtrafiken i Sverige har nått lägstanivåer flera år i rad.

Nystart för nollvisionen

I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Denna nystart gäller alla trafikslag och ska fungera som en plattform för konkreta initiativ inom trafiksäkerhetsområdet. Nystarten handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att befintliga resurser och verktyg ska användas mer effektivt. Regeringen angav att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör bedrivas utifrån tre perspektiv: säkerställa och förstärka det arbete som redan ger resultat, utveckla och inkludera nya områden i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet samt anpassa trafiksäkerhetsarbetet efter nya förutsättningar. Inriktningen ska vara vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet.

Ett antal områden pekas ut som särskilt viktiga. Bland annat är det prioriterat att transportinfrastrukturen fortsätter att anpassas till att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i transportsystemet. Enligt regeringen bör väginfrastrukturens säkerhet utvecklas i samspel med fordonens säkerhetsutveckling, så att insatserna i respektive del optimeras. Behovet av parallella utvecklingar av systemen i fordon och infrastruktur förstärks av den snabba utvecklingen när det gäller digitala och automatiska funktioner och de behov som dessa skapar. Regeringens inriktning är att det är angeläget att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken. Ett verktyg i detta arbete är regeringens framtagande av och arbete med en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Ett annat område som pekas ut som angeläget är fritidstrafiken. Regeringen anför att trafik som sker främst i rekreationssyfte innebär högre risker än övrig trafik.

Det nya etappmålet

Trafikanalys fick 2016 i uppdrag att se över de transportpolitiska preciseringarna, beskriva hur styrning och uppföljning sker kopplat till de transportpolitiska målen och vid behov lämna förslag till förändringar. Trafikanalys skulle i fråga om preciseringar för trafiksäkerhet föreslå trafikslagsöverskridande preciseringar om det var lämpligt. Trafikanalys redovisade

uppdragen i rapporterna Ny målstyrning för transportpolitiken (2017:1) och Ny målstyrning för trafiksäkerheten (2017:12).

Till följd av vad som framkom av uppdraget beslutade regeringen i februari 2020 om ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen. Etappmålet innebär en halvering av antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten och luftfarten jämfört med det årliga medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Även antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras, och dessutom ska antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent. Målet ska vara uppfyllt till 2030. Därmed omfattas samtliga fyra trafikslag av målet, som nu även är tidssatt. Regeringen beskriver det nya etappmålet som en höjning av ambitionsnivån. Trafikanalys kommer årligen att följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider.

Målet om en halvering av antalet omkomna i varje trafikslag till 2030 jämfört med 2017–2019 är enligt Trafikanalys realistiskt för vägtrafiken om utvecklingen fram till 2030 följer nedgången de senaste två decennierna. Trafikverket konstaterar att regeringen har satt ett nytt ambitiöst etappmål som innebär högst 133 omkomna i vägtrafiken 2030. En förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i vägtrafiken är att det råder en god hastighetsefterlevnad. Trafikverket pekar på vikten av att aktörer tar sin del av det gemensamma ansvaret och ställer krav på hållbara hastigheter i upphandlingar. Trafikverket menar att det behövs en kraftsamling för att nå det nya etappmålet.

I budgetpropositionen för 2022 understryker regeringen att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Regeringen konstaterar att det transportpolitiska etappmålet för trafiksäkerhet för vägtrafik 2007–2020 är uppnått för 2020 när det gäller både antalet omkomna och antalet allvarligt skadade i vägtrafiken. Även utvecklingen för antalet omkomna i bantrafiken, yrkessjöfarten, fritidssjöfarten och luftfarten går i rätt riktning. Antalet allvarligt skadade kan inte mätas på ett jämförbart sätt i alla delar av transportsystemet, men på en övergripande nivå gör regeringen bedömningen att utvecklingen fortsätter åt rätt håll.

EU-mål och globala mål

Enligt de globala målen för hållbar utveckling – Agenda 2030 – ska antalet dödsfall och skador i vägtrafikolyckor i världen halveras till 2020 (delmål 3.6). Säkra transportsystem ska tillhandahållas senast 2030, och vägtrafiksäkerheten ska förbättras, särskilt genom att kollektivtrafiken byggs ut (delmål 11.2).

I februari 2020 stod Sverige värd för den tredje globala ministerkonferensen om trafiksäkerhet i Stockholm. Syftet med konferensen var att diskutera hur de globala målen för trafiksäkerhet kan utvecklas på området, inte minst mot bakgrund av Agenda 2030. Konferensen resulterade i ett antal slutsatser, den s.k. Stockholmsdeklarationen, som knyter trafiksäkerhet till de

globala hållbarhetsmålen och som är en avslutning på FN:s trafiksäkerhetsarbete för 2011–2020. Deklarationen innehåller slutsatser och rekommendationer för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen. Bland annat uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa den högsta tillåtna hastigheten till 30 kilometer per timme i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. I augusti 2020 antog FN:s generalförsamling en ny resolution om global vägtrafiksäkerhet. Resolutionen ställer sig bakom Stockholmsdeklarationen, ligger till grund för det globala trafiksäkerhetsmålet till 2030 och ersätter trafiksäkerhetsmål i Agenda 2030. I januari 2022 anförde infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2021/22:744 att Världshälsoorganisationen och FN:s regionala kommissioner genom resolutionen fick en uppmaning att tillsammans med andra samarbetsparter utarbeta en global plan för trafiksäkerhet till 2030 med målet att halvera antalet omkomna i vägtrafiken. Den globala planen för trafiksäkerhet är inte bindande utan är i stället en vägledning i trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå globala trafiksäkerhetsmål till 2030. Den globala planen bygger bl.a. på Stockholmsdeklarationen och FN-resolutionen och ligger därmed väl i linje med det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs i Sverige.

Även på EU-nivå tillämpas etappmål för att driva på trafiksäkerhetsarbetet. I Europeiska kommissionens meddelande Mot ett europeiskt område för trafiksäkerhet – politiska riktlinjer för trafiksäkerhet 2011–2020 (COM(2010) 389) anges mål och principer för trafiksäkerheten inom EU. Genom att anta ett mål om en halvering av det totala antalet döda i vägtrafiken mellan 2010 och 2020 har EU slagit fast en hög ambition för sitt trafiksäkerhetsarbete. En motsvarande målsättning skulle för Sveriges del ha inneburit en minskning från 266 till maximalt 133 omkomna 2020. För att minska skillnaderna mellan medlemsstaterna och få en mer enhetlig säkerhetsnivå i hela EU bör varje medlemsstat fastställa egna nationella mål. Enligt kommissionen ska medlemsstaterna uppmuntras att bidra till det gemensamma målet med sina nationella trafiksäkerhetsstrategier, med hänsyn till deras individuella situation, behov och förhållanden.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet (vägsäkerhetsdirektivet) trädde i kraft i januari 2010. I direktivet uppställs krav på att medlemsstaterna fastställer och genomför metoder för trafiksäkerhetsmässiga konsekvensanalyser, trafiksäkerhetsrevisioner, förvaltning av vägnätets säkerhet och säkerhetsinspektioner. I maj 2018 presenterade kommissionen ett förslag till ändring av vägsäkerhetsdirektivet (COM(2018) 274). I förslaget anfördes att olycksstatistiken har stagnerat under de senaste åren även om vissa medlemsstater fortsätter att göra stora framsteg varje år. Mot denna bakgrund syftade det nya förslaget till att bl.a. förbättra uppföljningen av resultaten av förfarandena för förvaltning av vägars säkerhet, främja harmonisering och kunskapsutbyte mellan medlemsstaterna, ytterligare skydda oskyddade trafikanter samt förbättra

spridningen av ny teknik. I oktober 2019 antogs sedermera Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet. I november 2021 beslutade riksdagen om de ändringar i vägsäkerhetslagen (2010:1362) som krävs för att genomföra ändringsdirektivet (prop. 2021/22:9, bet. 2021/22:TU2, rskr. 2021/22:40).

Kommissionen planerar en översyn av de tre direktiv som utgör EU:s s.k. trafiksäkerhetspaket: direktiv 2014/45/EU om periodisk provning av motorfordons och tillhörande släpvagnars trafiksäkerhet, direktiv 2014/47/EU om tekniska vägkontroller av trafiksäkerheten hos nyttofordon i trafik i unionen och direktiv 2014/46/EU om registreringsbevis för fordon. Ett öppet samråd var planerat till fjärde kvartalet 2021. Kommissionen planerar att anta ny lagstiftning under första kvartalet 2023.

De tre direktiven har varit i kraft sedan 2018. Kommissionen ska nu utvärdera hur trafiksäkerheten har förbättrats tack vare direktiven och kartlägga eventuella luckor i lagstiftningen. Kommissionen beskriver att trafiksäkerhetsinspektioner av fordon är viktiga för trafiksäkerheten, liksom för att upprätthålla fordonens miljöprestanda under deras livscykel. Mot bakgrund av den tekniska utvecklingen och lagstiftningens utveckling blir fordon alltmer tekniskt komplexa. För att hålla jämna steg med utvecklingen vill kommissionen anpassa fordonsinspektionerna. Därtill menar kommissionen att det också krävs ett bättre utbyte av relevanta uppgifter om fordons trafiksäkerhet på EU-nivå för att trafiksäkerhetsåtgärderna ska bli mer effektiva.

Myndigheternas insatser

Trafikverket uppger att det under perioden 2007–2020 genomfördes många åtgärder och initiativ från flera aktörer i samhället som har påverkat trafiksäkerheten positivt. Några av dem som har gett störst effekt är säkrare bilar (förbättrad krocksäkerhet, antisladdsystem och bältespåminnare), vägar (lägre och anpassade hastighetsgränser, införande av två-plus-ett-vägar och trafiksäkerhetskameror) och förbättrad miljö för gående (sänkta hastigheter i tätorter och utformning av gatumiljön).

I samband med lanseringen av nystarten för nollvisionen gav regeringen Trafikverket i uppdrag att framöver leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet. I uppdraget ingår att sammankalla och föra en dialog med berörda myndigheter och aktörer. Vidare ska Trafikverket ansvara för att det årligen tas fram en detaljerad uppföljning av trafiksäkerhetsläget som är till nytta för berörda myndigheter och aktörer i deras planering och genomförande av sin verksamhet kopplat till vägtrafiksäkerhet. Vid behov ska Trafikverket föreslå gemensam verksamhetsutveckling där enskilda aktörer i samverkan skulle kunna förbättra trafiksäkerheten. Därtill ska Trafikverket förvalta, utveckla och sprida kunskap om nollvisionen som säkerhetsfilosofi. I uppdraget ingår vidare att Trafikverket i samråd med berörda aktörer ska ta fram en

beskrivning av hur den ovannämnda samverkan i praktiken ska utformas. Uppdraget ska återrapporteras till Regeringskansliet senast den 31 maj varje år.

Under ledning av Trafikverket presenterades våren 2019 en handlingsplan för säker vägtrafik för perioden 2019–2022. Denna s.k. aktionsplan togs fram gemensamt av Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer. Merparten av aktörerna som medverkar i den gemensamma aktionsplanen ingår i den nationella gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS Väg), däribland Arbetsmiljöverket, Folksam, Göteborgs stad, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Fordons- och trafiksäkerhetscentrum vid Chalmers (Safer), Sveriges Kommuner och Regioner (SKR), Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) och Transportstyrelsen.

I aktionsplanen anger de 14 aktörerna vad de själva avser att göra under de närmaste fyra åren för att bidra till en säker vägtrafik. Trafikverket är avsändare till aktionsplanen och ansvarar för rapportens innehåll och slutsatser. Varje myndighet och aktör ansvarar för sina egna ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. Sammanlagt 111 åtgärder presenteras i aktionsplanen, fördelat på tre fokusområden: rätt hastighet, nykter trafik och säker cykling. Därutöver presenterar aktörerna ett antal övergripande åtgärder. Vissa åtgärder är avsedda att ha en direkt påverkan på vägtrafiken, medan andra är mer förutsättningsskapande. Om de åtgärder som beskrivs i aktionsplanen genomförs i sin helhet bedömer Trafikverket att det ska kunna bidra till ca 40–50 färre omkomna på årsbasis efter 2022. Åtgärderna bedöms även kunna bidra till i storleksordningen 500 färre allvarligt skadade på årsbasis efter 2022. De åtgärder som bedöms ge störst effekt på antalet räddade liv är fortsatt utbyggnad av automatiserade trafiksäkerhetskameror och mötesseparerade vägar samt riktade trafiksäkerhetsåtgärder och sänkta hastighetsgränser inom statliga vägnät. I 2021 års uppföljning av handlingsplanen redovisas att 90 av de sammanlagt 111 åtgärderna var påbörjade och fortlöpte enligt plan. 12 åtgärder var pausade eller fortlöpte inte enligt plan och 9 var inte påbörjade enligt plan eller hade utgått. Vidare rapporteras att 9 åtgärder skulle startas först 2020 eller senare.

I början av maj 2022 presenterade Trafikverket en ny aktionsplan för perioden 2022–2025 där 33 aktörer deltar med 250 åtgärder för en säker vägtrafik. I planen beskriver aktörerna sina ambitioner att bidra till en säker vägtrafik. Aktörerna är statliga myndigheter, kommuner, regioner, ideella organisationer, branschorganisationer, försäkringsbolag och forskningscentrum. Varje aktör ansvarar för genomförandet av sina egna åtgärder. Trafikverket deltar med 46 åtgärder. Några exempel är fortsatt etablering av trafiksäkerhetskameror, prioritering av åtgärder för att hastighetssäkra gång-, cykel- och mopedpassager samt montering av hoppskydd på flera höga broar på det statliga vägnätet för att motverka självmord i vägtransportsystemet.

Polismyndigheten uppger i sin årsredovisning för 2021 att trafiksäkerhetsarbetet är högt prioriterat inom myndigheten och både ska förebygga och

upptäcka brottslighet. Arbetet är fokuserat mot trafiksäkerhet i enlighet med nollvisionen, att bidra till en konkurrensneutral yrkestrafik med rättvisa villkor samt att upptäcka och ingripa mot övrig brottslighet på väg. Arbetet är till stor del integrerat med övrig brottsbekämpande verksamhet. Trafikbrotten utgör enligt årsredovisningen den enskilt största brottskategori som Polismyndigheten redovisar till åklagare.

I mars 2021 lanserade Trafikverket och andra aktörer initiativet Zhero för ökad trafiksäkerhet. Det konstaterades att det behövs en kraftsamling för ökat engagemang i trafiksäkerhetsfrågor och att alla behöver hjälpas åt för att nå nollvisionen. Bland annat betonas vikten av att respektera hastighetsgränserna och att inte köra onykter samt att företag behöver ta ansvar för sina trafiksäkerhetsavtryck. Zhero är ett led i Trafikverkets regeringsuppdrag att genomföra informations- och kunskapshöjande insatser inom området medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken.

Jämställdhet inom trafiksäkerhet

I budgetpropositionen för 2022 konstaterar regeringen att män är överrepresenterade bland de trafikdödade. Bland de omkomna i olyckor under de senaste tio åren har andelen män varit i genomsnitt 76 procent och andelen kvinnor 24 procent. Under 2020 omkom 158 män och 46 kvinnor i vägtrafiken. Det beror enligt regeringen sannolikt på att män kör mer bil och betar sig mer riskfyllt i trafiken än kvinnor, som generellt sett följer trafikregler i större utsträckning.

Infrastrukturministern har betonat vikten av att transportsektorn måste bli mer jämställd och likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Därför ska myndigheterna kontinuerligt redogöra för hur de på strategisk nivå har arbetat och avser att arbeta för att främja jämställdhet inom sektorn och inom myndigheten. Det betonas att regeringen i arbetet med att ta fram en ny nationell plan för transportinfrastrukturen har varit tydlig med att jämställdhetsperspektivet ska beaktas i alla delar av processen.

Transportstyrelsen företräder Sverige i ett antal internationella regel-givningsforum, bl.a. FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece), när det gäller transportfrågor. Trafiksäkerhet är en av de frågor som Unece arbetar med. Transportstyrelsen deltar i en grupp inom kommittén för inlands-transporter (ITC).

Med krocksäkerhet avses de egenskaper hos ett fordon som skyddar de åkande från skador som kan uppstå till följd av en kollision. För att vissa fordonskategorier, t.ex. personbilar, ska få säljas finns lagkrav på att de måste genomgå olika krockprov med godkänt resultat. Krocktester med krockdockor har funnits i Sverige sedan 1950-talet. Bland annat Riksförbundet M Sverige har uppmärksammat att det inte finns krockdockor som motsvarar en genomsnittlig kvinna. Förbundet menar att detta är ett problem eftersom en genomsnittlig kvinna är ungefär 1 decimeter kortare än en man, vilket gör att de delar på ryggstödet som ska dämpa en krock riskerar att hamna på fel ställe.

Kvinnors nackmuskulatur skiljer sig från männens, och detta får bl.a. konsekvensen att kvinnor enligt Riksförbundet M dubbelt så ofta drabbas av whiplashskador efter bilolyckor.

I februari 2020 anförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2019/20:949 att krocktester som görs på fordon innan de har tillåtelse att komma ut på marknaden genomförs utifrån regelverk i Unece, vars krav på krockdockan är att den ska vara utformad efter olika kriterier såsom längd och vikt. Hos vissa fordonstillverkare har det tolkats som att dockan ska vara en genomsnittlig man. Statsrådet betonar att detta är en viktig fråga för regeringen och att krockskyddet ska vara detsamma för män och kvinnor. Därför har Sverige tagit upp frågan om behovet av kvinnliga krockdockor och vikten av att krockdockor representerar olika delar av befolkningen på Uneces årliga session för ITC och i den berörda arbetsgruppen för passiv säkerhet (GRSP). För att kunna driva frågan vidare har Transportstyrelsen tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) och forskningscentrumet Safer kartlagt om dagens krockdockor är representativa för befolkningen, inklusive utifrån kön. Utifrån detta kunskapsunderlag uppges Transportstyrelsen ha drivit frågan aktivt. Vid GRSP:s möte i december 2019 föreslogs att frågan skulle prioriteras. Statsrådet framförde att han följer detta arbete noga.

Tekniksatsningar för ökad trafiksäkerhet

Bland annat digitalisering och automatisering pekades ut som prioriterade områden i regeringens nystart för nollvisionen 2016. Regeringen påpekade då att ytterligare utveckling av bl.a. förarstödsystem och automatisering i bilarna är viktigt för att nollvisionen ska kunna nås, men samtidigt måste de potentiella risker som finns kopplade till digitaliseringen och automatiseringen av transportsystemet hanteras. Tekniken har under flera års tid utvecklats och ökat möjligheterna till avancerat förarstöd, vilket bör innebära en säkrare och mer miljövänlig körning. Utvecklingen av s.k. intelligenta trafiksystem (ITS) har kommit att bli en central del i trafiksäkerhetsarbetet. I nystarten för nollvisionen anförde regeringen att automatiserad körning på sikt kan komma att kompensera för olika typer av nedsatt körförmåga hos förarna, och på längre sikt kan en utveckling av helt säkra transporttjänster bli verklighet. Regeringen underströk att det uppstår nya möjligheter när även väginfrastrukturen digitaliseras och automatiseras. När det gäller självkörande och uppkopplade fordon i vägtrafiken pågår flera parallella processer både internationellt och nationellt.

Trafikverket har pekat på behovet av att fortsätta att ta vara på ny teknik. Exempelvis kan uppkopplade fordon, sensorer som läser av vägmiljön och fordon som automatiskt bromsar för oskyddade trafikanter enligt Trafikverket rädda många liv både i tätorter och på landsvägar. Trafikverket pekar också på behovet av att anpassa infrastrukturen till den nya tekniken.

Trafikverket arbetar, i samarbete med fordonsindustrin, universitet, högskolor och andra aktörer inom transportområdet, för att skapa gränsöverskridande lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet. Ett exempel är Intelligent Vehicle Safety Systems (IVSS), vilket är ett program som drivs av Programrådet för fordonsforskning i syfte att stimulera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet. Nyckelområden är aktiv säkerhet, skadeförebyggande lösningar och utveckling av väghållning och krocksäkerhet hos olika typer av fordon. Ett fokusområde är utveckling av intelligenta fordons- och trafiksystem.

I fråga om tekniksatsningar inom den trafikpolisära verksamheten är polisära metoders effektivitet en ständigt aktuell fråga. Trafikpolisverksamheten kan i högre grad utföras av vanliga poliser i lokalpolisområdena, bl.a. som en effekt av den tekniska utvecklingen med t.ex. automatiska trafiksäkerhetskontroller och alkobommar, vilka behandlas senare i detta betänkande.

Det reviderade vägsäkerhetsdirektivet syftar till att förbättra spridningen av ny teknik. Det följer av artikel 10 i direktivet att kommissionen för att förbättra säkerheten på vägarna inom unionen ska inrätta ett system för utbyte av bästa metoder mellan medlemsstaterna, vilket bl.a. ska omfatta befintliga projekt för säker väginfrastruktur och beprövad trafiksäkerhetsteknik.

Pågående arbete

Det har pågått ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram en ny nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033. Trafikverket redovisade den 30 oktober 2020 regeringsuppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2022–2033 respektive 2022–2037. I underlaget lyfts vikten av trafiksäkerhetsåtgärder fram. Riksdagen har antagit regeringens förslag om den ekonomiska ramen för åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen m.m. för perioden 2022–2033 (prop. 2020/21:151, bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409). Trimmingsåtgärder för bättre trafiksäkerhet syftar till att minska antalet dödade och svårt skadade i transportsystemet. Flera trafiksäkerhetsåtgärder på järnväg bidrar även till ökad robusthet och punktlighet i både person- och godstrafiken genom att risken för olyckor och incidenter minskar. Regeringen framhåller bl.a. Trafikverkets pågående arbete med att åtgärda obehöriga plankorsningar eller plankorsningar med andra säkerhetsbrister genom att bygga om dem eller bygga bort dem, åtgärder för att hindra att obehöriga beträder spåren liksom åtgärder för ökad säkerhet vid arbete i spårområdet. Mötesseparering av vägar med låg säkerhetsstandard bedöms ge stor trafiksäkerhetsnytta, och åtgärder på det regionala vägnätet som förbättrar både tillgänglighet och trafiksäkerhet såväl för person- och godstransporter på vägen som för oskyddade trafikanter behöver vidtas även framöver. I vägsystemet bör kostnadseffektiva satsningar genomföras bl.a. för att förbättra trafiksäkerheten. Regeringen betonar att

målet om att minst halvera antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken kräver åtgärder, bl.a. i form av mittseparering av vägar.

I juni 2022 fastställde regeringen en ny nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen har aviserat att en skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 kommer att lämnas till riksdagen i juni 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. Utskottet hänvisade till att det systematiska trafiksäkerhetsarbetet har bidragit till färre omkomna i trafiken och att etappmålet för 2020 har nåtts, men att det behövs ett fortsatt målinriktat arbete för att fortsätta minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet lyfte fram myndigheternas arbete och betydelsen av samverkan och uppföljning. Utskottet uppmärksammade även betydelsen av regionernas och civilsamhällets insatser och lyfte bl.a. fram att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis lyfta fram att det svenska trafiksäkerhetsarbetet är mycket framgångsrikt och att Sverige är ett föregångsland inom trafiksäkerhetsområdet. Det systematiska arbetet för ökad trafiksäkerhet har bidragit till färre omkomna i trafiken. Samtidigt är utskottet medvetet om att nollvisionen även fortsättningsvis kräver ett mycket ambitiöst trafiksäkerhetsarbete. Utskottet kan konstatera att mycket har hänt sedan 1997 års beslut om nollvisionen och att det behövs ett än mer målinriktat arbete för att fortsätta att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken.

Utskottet välkomnar därför att ambitionsnivån i det svenska trafiksäkerhetsarbetet har höjts genom ett nytt etappmål för 2030 som omfattar alla trafikslag. Utskottet vill betona att ett systematiskt arbete mot målen och samverkan mellan aktörer är av central betydelse, liksom att målen följs upp och analyseras årligen. Utskottet vill lyfta fram att de ansvariga myndigheterna bedriver ett aktivt arbete för att höja trafiksäkerheten. Utskottet ser t.ex. mycket positivt på arbetet med aktionsplanen för säker vägtrafik som Trafikverket har tagit fram tillsammans med ett antal andra aktörer och på de effekter som det förväntas ge. Myndigheter och aktörer samt regioner samverkar härigenom aktivt för att gemensamt identifiera och genomföra åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Utskottet vill även peka på att trafiksäkerhet är en fråga som lyfts fram i det arbete som nu pågår med infrastrukturplaneringen. Det är bl.a. nödvändigt att inkludera ett regionalt

perspektiv i arbetet för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska nås, och utskottet vill påminna om att länsplanerna är avgörande när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Vidare vill utskottet betona att det engagemang för trafiksäkerhetsfrågor som finns i det civila samhället är mycket positivt. En fortsatt god utveckling av trafiksäkerheten är enligt utskottets bedömning bl.a. beroende av samverkan mellan berörda aktörer.

När det gäller motionsförslagen om jämställdhet inom trafiksäkerhetsarbetet vill utskottet betona att transportsektorn måste bli mer jämställd och likvärdigt svara mot kvinnors och mäns transportbehov. Utskottet vill framhålla att frågan om kvinnliga krockdockor har uppmärksammats av myndigheterna och att den är viktig för regeringen. Utskottet välkomnar att infrastrukturministern har framfört att han noga följer detta arbete.

Utskottet vill vidare framhålla att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter i trafiksäkerhetsarbetet. När det gäller behovet av tekniksatsningar för ökad trafiksäkerhet bedömer utskottet att det bedrivs ett aktivt arbete för att med hjälp av teknik utveckla nya lösningar på trafiksystemets problem. Utskottet ser fortsatt positivt på tekniksatsningar, och liksom tidigare år följer utskottet denna utveckling med stort intresse. Samtidigt vill utskottet påminna om att de risker som finns kopplade till digitaliseringen och automatiseringen av transportsystemet alltid måste hanteras. Ny teknik, automatisering och digitalisering är en del av de nya verktyg som kan behövas för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet bedömer sammanfattningsvis att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:22 (MP) yrkande 1, 2021/22:1310 (S), 2021/22:3502 (C) yrkande 10 och 2021/22:3679 (C) yrkandena 23 och 24.

Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning. Utskottet bedömer att det bedrivs ett aktivt arbete för att anpassa hastighetsgränserna och betonar vikten av dialog och samverkan mellan aktörerna. Utskottet välkomnar att åtgärder som förkortar restiden på landsbygden prioriteras, framhåller vikten av säkra trafikmiljöer i anslutning till skolor och betonar att hastighetskontroller är ett centralt verktyg. Utskottet lyfter fram att digitalisering och uppkoppling innebär nya möjligheter att bl.a. öka regelefterlevnaden och betonar vikten av att ställa krav på hållbara hastigheter i upphandlingar.

Jämför reservation 3 (M), 4 (SD), 5 (V), 6 (KD), 7 (L) och 8 (MP).

Motionerna

Hastighetsbegränsningar

I partimotion 2021/22:3203 yrkande 14 anför Nooshi Dadgostar m.fl. (V) att regeringen bör återkomma med förslag på att införa en ny bashastighet på maximalt 40 kilometer per timme inom tätbebyggt område. Motionärerna menar att trafiksäkerheten skulle förbättras samtidigt som sänkt hastighet skulle ge lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider och minskad bullerpåverkan.

I kommittémotion 2021/22:3757 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp frågan om differentiering av hastigheten på motorväg (yrkande 24). Motionärerna konstaterar att standarden på svenska motorvägar varierar och att en utredning med syftet att bl.a. höja nivån från dagens högsta tillåtna hastighet, 120 kilometer per timme, därför bör tillsättas. Vidare framför motionärerna att det bör utredas hur digital teknik kan användas för att differentiera hastigheten beroende på underhåll, vägarbete och vägunderlag (yrkande 26). De pekar på att den digitala tekniken ger nya möjligheter till information. Dessutom anför motionärerna att det behövs en översyn av hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar (yrkande 29). De menar att utvecklingen går framåt när det gäller släp- och husvagnar.

I kommittémotion 2021/22:2451 yrkande 18 anför Eric Palmqvist m.fl. (SD) att man måste avbryta sänkningen av hastighetsgränserna och i stället satsa på ökad vägsäkerhet och vägunderhåll. Motionärerna konstaterar att sänkningar av hastighetsgränser inte sällan motiveras som en trafiksäkerhets-höjande åtgärd men att det vore mer rimligt att åtgärda eftersatt vägunderhåll och att utföra andra säkerhetshöjande åtgärder och i de flesta fall återställa de tidigare hastighetsgränserna.

I kommittémotion 2021/22:2968 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på behovet av att höja standarden på motorvägar vid nybyggnation för att

anpassas till hastighetsgränsen 130 kilometer per timme (yrkande 31). Motionärerna menar en sådan höjning bör göras på de sträckor som anses lämpade och säkra och att effekterna av en sådan höjning av hastighetsgränserna ska utvärderas. Vidare föreslås en återgång till den tidigare indelningen av hastighetsgränser (yrkande 32). Motionärerna betonar att hastighetsgränser bör ha en folklig förankring och att det under den äldre indelningen var enkelt att förstå vilken hastighet vägen hade. Vidare lämnas förslag om att se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning (yrkande 35). Motionärerna uppmärksammar att hastighetsbegränsningarna behöver ses över, för att i vissa fall sänkas och i andra fall höjas.

I kommittémotion 2021/22:3878 yrkande 13 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att möjligheten att höja hastigheten bör prövas på fler vägsträckor. Motionärerna menar att trafiksäkerheten blir bättre med rätt hastighetsbegränsningar på vägarna och genom att differentiera hastighetsbegränsningarna främjas acceptansen och efterföljandet av reglerna.

I motion 2021/22:522 uppmärksammar Edward Riedl (M) behovet av att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att värna både trafiksäkerhet och framkomlighet. Motionären uppmärksammar att sänkta hastighetsgränser ofta drabbar landsbygden eftersom en upprustning av dessa vägar inte har lika hög prioritet och betonar vikten av att följa hastighetsbegränsningen men att det är lika viktigt att hastigheten är korrekt anpassad utifrån tillfälle, fordon och väg.

I motion 2021/22:1748 uppmärksammar Carl-Oskar Bohlin (M) frågan om hastighetssänkningar på större vägar utan mitträckesseparering. Motionären lyfter fram att sänkta hastigheter på viktiga vägar utan mitträcken är skadligt för länen utanför storstadsregionerna, varför regeringen bör se över möjligheterna att även fortsättningsvis behålla 90 kilometer per timme på vägar utan mitträcke.

I motion 2021/22:1780 föreslår Viktor Wärnick (M) att hastighetsgränser på vägar inte ska kunna sänkas utan berörda kommuners medgivande. Motionären menar att försämringar drivs igenom av Trafikverket utan förankring i de kommuner som berörs och att det leder till försämrad attraktivitet för landsbygden samt försämrad livskvalitet för alla som bor och verkar i dessa områden.

I motion 2021/22:3057 framför Kjell Jansson (M) att det behövs en översyn av förutsättningarna att höja hastigheten på motorvägarna till 130 kilometer per timme. Motionären lyfter fram att hastigheterna på motorvägarna av många upplevs vara alltför låga, att vägarna är byggda för 130 kilometer per timme och att bilarna numera är mycket säkrare.

I motion 2021/22:3558 menar Lars Beckman (M) att en höjning av högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 140 kilometer per timme bör övervägas. Motionären betonar att säkerheten alltid kommer i första hand och konstaterar att höjd hastighet inte per automatik innebär att säkerheten minskar.

I motion 2021/22:487 anför Michael Rubbestad (SD) att en hastighetsbegränsning om 30 kilometer per timme vid förskolor bör införas. Motionären menar att detta skulle vara ett viktigt steg närmare nollvisionen.

I motion 2021/22:634 föreslår Robert Stenkvist (SD) att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av hastighetsbegränsningarna på landets vägar och i förekommande fall höja dessa. Motionären framhåller vikten av att fordonen på landets vägar håller hastighetsbegränsningarna och att dessa begränsningar är satta med förnuft och realism.

I motion 2021/22:692 anför Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) att stegen 50, 70, 90, 110 samt 120 bör återställas som normala hastighetsbegränsningar (yrkande 1). Motionärerna menar att hastighetsbegränsningarna överlag har sänkts och att införandet av 10-steg dessutom har gjort det mycket svårt att veta vilken hastighetsgräns som faktiskt gäller. Vidare menar motionärerna att regeringen bör se till att statliga vägar har tillräckligt god standard för att de tidigare hastighetsgränserna ska kunna återställas (yrkande 2). Motionärerna uppmärksammar att hastighetsbegränsningarna under senare år har sänkts i olika steg och att åtgärderna är direkt negativa för befolkningen på landsbygden. Dessutom föreslår motionärerna att genomfarter genom samhällen som huvudregel ska vara byggda för, eller byggas om för, att medge en hastighetsgräns som inte är lägre än 50 kilometer per timme (yrkande 3). Motionärerna menar att hastighetsgränserna 30 eller 40 kilometer per timme bör användas vid speciellt farliga avsnitt, såsom vid skolor, efter kommunala beslut. Slutligen föreslår motionärerna att ändrade hastighetsgränser på statliga vägar ska beslutas i politiska församlingar (yrkande 4). Motionärerna menar att dessa frågor har stor betydelse för landsbygdsutvecklingen och att det är orimligt att Trafikverket ska kunna fatta dessa beslut utan att politiskt ansvar kan utkrävas.

I motion 2021/22:1626 tar Per Schöldberg och Peter Helander (båda C) upp frågan om variabel hastighetsskytning på landsbygdens vägar. Motionärerna uppmärksammar att Trafikverket har sänkt hastighetsgränser på många vägsträckor och menar att det behövs fler variabla eller dynamiska hastighetsskyltar i stället för en statisk hastighetsnedsättning för att upprätthålla både trafiksäkerhet, förståelse hos trafikanter och en rimlig tillgänglighet.

I motion 2021/22:3523 föreslår Ola Johansson (C) att högsta tillåtna hastighet för motorfordon med bromsad släpvagn ska vara 90 kilometer per timme på motorvägar och motortrafikleder. Motionären uppmärksammar att långsamgående fordon kan skapa trafikfarliga situationer och menar att 90 kilometer per timme torde vara den optimala hastigheten för en modern personbil med husvagn.

I motion 2021/22:22 yrkande 3 uppmärksammar Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) behovet av sänkt bashastighet i tätort. Motionärerna framhåller att en sänkning av bashastigheten i tätort till 30 kilometer per timme eller undantagsvis 40 kilometer per timme väsentligen skulle öka trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter, liksom förbättra den

upplevda säkerheten, vilket är viktigt för att skapa en mer attraktiv trafikmiljö där fler människor känner sig trygga att röra sig till fots eller med cykel.

Insatser för hastighetsefterlevnad

I kommittémotion 2021/22:2968 påtalar Thomas Morell m.fl. (SD) behovet av att utreda möjligheten till ägaransvar i fråga om automatiserade fartkameror (yrkande 36). Motionärerna menar att kamerorna är ett effektivt sätt att få ned hastigheten, men ett problem är att kunna identifiera föraren för att utfärda böter, varför möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen då föraren inte kan identifieras behöver utredas.

I kommittémotion 2021/22:3394 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att regeringen bör ges i uppdrag att se till att myndigheter ställer krav på hållbara hastigheter vid upphandling (yrkande 8). Motionärerna menar att statens myndigheter bör gå före som goda exempel och i sin upphandling av transporttjänster ställa krav på hållbara hastigheter, dvs. att leverantörens fordon håller hastigheten.

I motion 2021/22:1250 föreslår Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S) att kommuner ska få möjlighet att sätta upp och finansiera hastighetskameror. Motionärerna menar att sänkta hastigheter ger en tryggare miljö, bättre luftkvalitet och lägre buller.

I motion 2021/22:22 menar Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) att hastighetsefterlevnad bör vara ett högt prioriterat arbete (yrkande 4). Motionärerna betonar att hastigheten är avgörande för hur allvarliga följder en trafikolycka får och att det därför behöver vara ett högt prioriterat arbete att komma till rätta med hastighetsefterlevnaden för att minska antalet som dödas och skadas svårt i trafiken. Vidare menar motionärerna att regeringen behöver utreda och föreslå lagstiftning och regelverk som möjliggör en introducering av geostaket (geofencing) för hastighetsefterlevnad (yrkande 6). Med modern teknik finns det ytterligare en möjlighet att se till att hastighetsöverträdelser inte sker, och för att göra det möjligt att börja tillämpa geostaket, exempelvis i de kommuner som vill, behöver regeringen utreda och föreslå ett regelverk som möjliggör en introduktion av tekniken. Dessutom lyfter motionärerna fram frågan om genomsnittsmätning av hastigheter med fasta trafikkameror (yrkande 5) Motionärerna menar att automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) är ett effektivt sätt att övervaka och beivra hastighetsöverträdelser, och med ett system av kameror som mäter den genomsnittliga hastigheten för fordon mellan kameror skulle hastighetsöverträdelser kunna detekteras och beivras under en längre sträcka.

I motion 2021/22:4078 föreslår Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) att fartkameror ska täcka Sveriges mest trafikerade vägar (yrkande 1). Motionärerna konstaterar att lägre hastigheter minskar olycksfallen på vägarna och är bra för klimatet och miljön. Motionärerna föreslår vidare att Sveriges fartkameror, i likhet med norsk modell, ska låta överskridandet av hastighet räknat i genomsnittshastighet mellan två

fartkameror ge böter (yrkande 2). Motionärerna lyfter fram positiva erfarenheter från Norge med genomsnittsmätningar mellan två fartkameror.

Gällande rätt

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen, Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen (1998:1276) ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn till trafikförhållanden. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom tätbebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar. Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen bashastigheten 50 kilometer per timme och utom tätbebyggt område 70 kilometer per timme. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Utanför tätbebyggt område kan Trafikverket utfärda bestämmelser om en högre tillåten hastighet än bashastigheten 70 kilometer per timme. Saknas skyltning gäller alltid bashastigheten. Kommunen kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastighetsgränser på de vägar utom tätbebyggt område som kommunen är väghållare för, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö (10 kap. 3 §). För statliga och enskilda vägar är länsstyrelsen beslutande myndighet. Även länsstyrelsens beslut fattas genom lokala trafikföreskrifter och gäller enbart lägre hastigheter. På motorväg gäller högsta tillåtna hastighet 110 kilometer per timme (9 kap. 1 §). Trafikverket får utfärda bestämmelser om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 kilometer per timme.

Bakgrund

Bashastighet inom tätbebyggt område

Den nuvarande bashastigheten inom tätbebyggt område är enligt trafikförordningen 50 kilometer per timme. Det är möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 kilometer per timme inom tätbebyggt område. Enligt en utvärdering som Trafikverket gjorde 2012 har uppskattningsvis 25–50 procent av landets kommuner genomfört en mer systematisk översyn av sina hastigheter i tätort sedan 2008. Enligt Trafikanalys finns det en tydlig trend att 50 kilometer per timme minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 kilometer per timme på det kommunala vägnätet.

Förutsättningarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätort har utretts vid upprepade tillfällen. Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag i fråga om bl.a. effekten utifrån antalet omkomna som avrapporterades 2017 (rapport 2017:16 Sänkt bashastighet i tätort). Trafikanalys beräknade ett intervall på 3 till 17 färre omkomna per år som en effekt av en sänkt

bashastighet till 40 kilometer per timme. Antalet varierar beroende på hur mycket den faktiska medelhastigheten skulle komma att sänkas och kan sättas i relation till att antalet omkomna i trafiken i tätbebyggt område är ca 65 personer per år. Frågan har även utretts av VTI som i januari 2018 presenterade en studie i vilken det uppskattas vilka trafiksäkerhetseffekter en sänkning av bashastigheten till 40 kilometer per timme i tätort skulle få (VTI rapport 954). Resultaten visade att under 2014–2016 omkom i genomsnitt 65 personer per år inom tätbebyggt område i olyckor där minst ett motorfordon varit inblandat, knappt 1 300 skadades allvarligt och knappt 200 skadades mycket allvarligt. Myndigheten anförde att genom att arbeta mer med t.ex. hastighetsdämpande åtgärder som ger större minskningar av medelhastigheten kan ytterligare effekter uppnås på antalet dödade och skadade.

NTF har mätt hastigheten på det kommunala vägnätet på sträckor med hastigheterna 40, 50, 60 och 70 kilometer per timme på 69 platser i landet fördelade mellan 23 kommuner. Sammanlagt höll cirka två tredjedelar av bilisterna skyltad hastighet, men på 40- och 50-sträckor var hastighets- efterlevnaden lägre. På sträckor med 40 kilometer per timme körde nästan varannan bil fortare än skyltad hastighet. NTF bedömde inte desto mindre att om alla gator som i dag är skyltade 50 kilometer per timme skulle skyltas om till 40 kilometer per timme skulle det kunna spara ca 5 liv, 83 allvarligt skadade och 12 mycket allvarligt skadade per år. Den positiva effekten av ett införande är enligt NTF för stor för att ignorera, speciellt om man även skulle få ned den faktiska hastigheten med 10 kilometer per timme, för då skulle så många som 17 liv kunna sparas årligen. Dessutom skulle det underlätta kommunernas anpassning av staden till ett ökat cyklande och gående samt vara bra för miljön.

Frågan om sänkt bashastighet behandlas i den aktionsplan som Trafikverket och 13 övriga myndigheter och aktörer presenterade våren 2019. Aktörerna anser att införandet av en ny bashastighet om 40 kilometer per timme i tätorter vore ett viktigt steg i riktning mot nollvisionen och skulle ses som en naturlig fortsättning på den utveckling som pågått under ett tiotal år, där allt fler kommuner har ersatt 50 och 70 kilometer per timme med 30, 40 och 60 kilometer per timme inom stora delar av tätorterna. Aktörerna belyser att ett stort antal kommuner under lång tid på ett framgångsrikt sätt har arbetat med att anpassa tätorternas trafikmiljöer till gångtrafikanter och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Arbetet med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder behöver fortsätta inom det kommunala vägnätet. Elva aktörer vidtar riktade åtgärder inom ramen för aktionsplanen för att anpassa hastighetsgränserna. Bland annat kommer Trafikverket att verka för ett fortsatt införande av 30 och 40 kilometer per timme.

Hastighetsbegränsningar vid skolor och förskolor

Inom tätbebyggt område får fordon inte framföras med högre hastighet än 50 kilometer per timme. Om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten,

framkomligheten eller miljön får kommunen meddela föreskrifter om att den högsta tillåtna hastigheten inom ett tätbebyggt område eller en del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 kilometer per timme. Vägmärken om hastighetsbegränsning kombineras på vissa platser med varningsmärket Varning för barn samt ibland målning i gatan, vilket är en ytterligare upplysning om att skolbarn rör sig i området.

Höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer som barnen har svårt att hantera är viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken. Barns möjlighet till självständig mobilitet utgörs av möjligheten att gå, cykla och resa kollektivt. Trafikanalys har i en rapport från 2017 konstaterat att de allra yngsta barnen aldrig eller sällan reser på egen hand, medan de äldre barnen i högre utsträckning färdas självständigt till skola och fritidsaktiviteter.

Trafikanalys har i sin måluppföljning framfört att barns rörelsefrihet har minskat de senaste 30 åren. Föräldrarna tillåter i mindre grad än tidigare barnen att röra sig på egen hand i närmiljön. Det enskilt vanligaste färd sättet vid resor till och från skolan för barn i åldrarna sex till tolv år är bil. Gång, cykel och allmän kollektivtrafik utgör dock huvuddelen av alla resor. Det finns en nedåtgående trend i barnens aktiva mobilitet, vilket utskottet har uppmärksammat i olika betänkanden under senare år, senast i betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor.

Trafikverket betonar att barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet och vistas i trafikmiljöer ska öka. Trafikverket har samlat information till föräldrar, lärare, beslutsfattare och tjänstemän m.fl. på sin webbplats. Vart tredje år gör Trafikverket en undersökning om föräldrars uppfattning om deras barns skolväg. Under hösten 2021 genomfördes den åttonde i ordningen. De vanligaste synpunkterna handlar bl.a. om att hastigheten på skolvägen sällan respekteras, att barnet passerar eller korsar en trafikerad gata, att det saknas gång- eller cykelväg på barnets skolväg, att det saknas övergångsställen utmed skolvägen och att det upplevs vara kaos utanför skolan då föräldrar skjutsar barn som skulle kunna gå dit.

Infrastrukturministern har vid flera tillfällen betonat att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen och har bl.a. i sitt svar på fråga 2017/18:1123 understrukit att det är en särskilt viktig fråga att fordonens hastighet anpassas till de förhållanden som råder vid skolor. Statsrådet betonade att ett fordonens hastighet, trots vad som anges som högsta tillåtna hastighet, ska anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Ministern betonade i sitt svar att hastigheten aldrig får vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse. Ministern bedömde att nuvarande ordning för hur hastighetsbestämmelser beslutas är lämplig.

Vid FN:s tredje globala ministermöte om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm den 19–20 februari 2020 presenterade infrastrukturministern den s.k. Stockholmsdeklarationen. Där uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa

hastigheten till 30 kilometer per timme i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

Anpassade hastighetsgränser

Rätt hastighet på vägar och gator är enligt Trafikverket en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Sedan 2014 arbetar Trafikverket med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. Uppdraget beslutades i samband med den nationella transportplanen för 2014–2025. Trafikverket framför att en väg generellt sett ska vara mötesfri för att lämpa sig för högre hastighet än 80 kilometer per timme. På en mötesseparerad väg riskerar man inte att kollidera med ett mötande fordon och därför kan enligt Trafikverket hastighetsgränsen höjas från 90 till 100 kilometer per timme eller högre. På vägar utan mittseparering bör hastigheten enligt Trafikverket sänkas till 80 kilometer per timme, med undantag för vägar med lite trafik (mindre än 2 000 fordon per årsmedeldygn). Därtill kan hänsyn till både trafikbuller och luftkvalitet påverka valet av hastighetsgräns i storstadsområden.

Trafikverket uppger att det totalt finns ca 700 mil väg som behöver höjd säkerhet. För det nationella stamvägnätet mittsepareras körfält där det är möjligt och för det regionala vägnätet har Trafikverket avsatt 1 miljard kronor under 2019–2022 för samfinansiering av åtgärder som höjer trafiksäkerheten. Trafikverket menar att man behöver anpassa hastighetsgränsen till vägens utformning på de övriga delarna av det statliga vägnätet. Fram till 2025 kommer enligt Trafikverket ca 120 mil statlig väg att få höjd hastighetsgräns och ca 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Under 2021 handlade det om 2,1 mil väg som mittseparerades och därmed tillåter en högre hastighetsgräns (100 kilometer per timme).

Trafikverket menar att anpassningar av hastighetsgränserna till vägarnas utformning, med omskytning samt om- och nybyggnad, räddar liv. Enligt Trafikverkets skattningar kan under perioden 2014–2025 ungefär 16 liv räddas per år – 7 liv till följd av omskytning av befintliga vägsträckor från 90 till 80 kilometer per timme och 9 liv till följd av om- och nybyggnad med mitträcken eller motorväg. Krockvåldet varierar vid olika hastigheter. En kollision i 80 kilometer per timme i stället för 90 kilometer per timme innebär en 40 procent lägre risk att omkomma. Trafikverket uppskattar att en sänkning av medelhastigheten med 1 kilometer per timme på hela vägnätet skulle rädda ca 20 liv per år. Trafikverket anför också att när hastighetsanpassningarna är klara 2025 beräknas effekten bli att koldioxidutsläppen minskar med 3 000 ton per år.

Trafikverket uppger att arbetet med dessa frågor sker i dialog och samverkan med aktörer på regional och lokal nivå. Under exempelvis 2019 inledde Trafikverket på våren processen med regionala dialoger tillsammans med kommuner, regionala planupprättare och andra samhällsaktörer. Därefter skickade respektive trafikverksregion sina föreslagna hastighetsgränser på de

aktuella vägsträckorna på remiss. Trafikverket gick därefter igenom samtliga remissvar och bemötte skriftligen remissinstansernas synpunkter. På hösten beslutade Trafikverket om vilka vägsträckor som skulle få ändrade hastighetsgränser. Trafikverket gjorde enligt uppgift konsekvensutredningar för varje sträcka enligt förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning.

Åtgärder för rätt hastigheter är ett av fyra fokusområden i den aktionsplan för 2019–2022 som Trafikverket står bakom tillsammans med 13 andra myndigheter och aktörer. I aktionsplanen anförs inledningsvis att ett stort antal vägar och gator har hastighetsgränser som är för högt satta i förhållande till vägens eller gatans utformning och de trafikantgrupper som färdas längs och tvärs över vägen eller gatan. Kombinationen av vägens eller gatans utformning och den skyltade hastigheten stämmer därmed inte överens med nollvisionen. Aktörerna anför att hastighetsgränserna inom delar av 70-vägnätet behöver anpassas till vägarnas säkerhetsstandard men påpekar att Trafikverket i dag saknar mandat att besluta om 60 kilometer per timme på statliga vägar. Trafikverket anger sammanlagt 35 specifika åtgärder som ska bidra till rätt hastighet under perioden 2019–2022. Däribland påbörjade Trafikverket 2019 bilaterala dialoger på regional nivå med bl.a. länsplaneupprättarna om behovet av mötesseparering och fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägarnas säkerhetsstandard. Samtidigt påbörjade SKR ett arbete med att verka för att ökade medel tillfaller länsplanerna så att nödvändiga åtgärder kan vidtas inom regionala vägnät för ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikantgrupper. Därtill avser Trafikverket att bl.a. bygga ut mötesseparerade vägar inom det nationella stamvägnätet och på det regionala vägnätet genom samfinansiering för sammanlagt ca 8–9 miljarder kronor under perioden 2019–2022.

Trafikverket framhåller att restiden bara påverkas marginellt av en hastighetssänkning. Om man kör i 80 i stället för 90 kilometer per timme förlorar man maximalt 50 sekunder per mil. Tillgängligheten via biltrafik bedöms utifrån restiden och den mäts i antalet personer som har mer än en halvtimmes restid. Regeringen redovisar i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) att restiderna till regionala centrum under 2018 ökade för ca 117 000 personer och minskade för ca 86 000 personer. Förändringarna berodde till stor del på ändrade hastighetsgränser. I glesbygd minskade restiden till närmaste centralort under 2018. Restiderna till storstäder var oförändrade räknat i antalet personer som har mer än en timmes restid och som fått en restidsförändring på minst fyra minuter.

I november 2020 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2020/21:434 om sänkta hastigheter på vägar i glesbygd att det är nödvändigt att fortsätta att göra rätt insatser i hela vägnätet där de gör nytta. I linje med nollvisionen byggs och underhålls vägnätet med en hög trafiksäkerhet som utgångspunkt. I januari 2021 betonade infrastrukturministern i en interpellationsdebatt (ip. 2020/21:238) att god tillgänglighet i hela Sverige är viktig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av landet och för att Sverige ska kunna hålla ihop. Ministern ansåg att

man på längre sträckor ska göra förbättringar som gör att man inte behöver sänka hastigheten, medan man räddar liv med hastighetssänkningar på korta sträckor. I oktober 2021 påminde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2021/22:133 om att ramen under den kommande planperioden 2022–2033 uppgår till sammanlagt 876 miljarder kronor och att det skapar förutsättningar för att bl.a. förbättra vägnätets robusthet, höja standarden och förbättra tillgängligheten. Statsrådet upplyste om att Trafikverket inom nuvarande plan har fördelat 1 miljard kronor för att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet i syfte att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten. Åtgärder som förkortar restiden på landsbygden ska prioriteras. Det kan t.ex. avse åtgärder i form av mittseparering eller andra åtgärder som inte innebär hastighetssänkningar. Det medför att hastigheten även kan höjas på delar av vägnätet. Statsrådet förutsätter att Trafikverket håller samråd och för dialog med berörda aktörer och tar hänsyn till behovet av god tillgänglighet i hela landet. I september 2021 konstaterade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:3544 att av det statliga vägnätet, som totalt omfattar ca 10 000 mil, är det ett begränsat vägnät som kommer att påverkas av översynen. Statsrådet betonade att det är viktigt att vi fortsätter att göra rätt insatser i hela vägnätet där de gör nytta. I linje med nollvisionen byggs och underhålls vägnätet med en hög trafiksäkerhet som utgångspunkt.

I mars 2022 anförde infrastrukturministern i interpellationsdebatt 2021/22:363 att sänkta hastighetsgränser riskerar att öka restider och därmed försvåra för människor att ta sig till jobb och fritidsaktiviteter, inte minst på långa pendlingssträckor i glesbygd och på landsbygden. Ministern pekade på att regeringen därför i februari hade fattat beslut om att upphäva vissa av Trafikverkets beslutade hastighetssänkningar och lämnat tillbaka ärendena till verket för vidare behandling (se nedan). Statsrådet anförde att Trafikverket bör pröva andra åtgärder för att öka trafiksäkerheten på ett sätt som inte påverkar människors möjlighet att ta sig till jobb och andra aktiviteter negativt.

De förslag på anpassade hastighetsgränser som Trafikverket tog fram 2021 har varit på remiss. Beslut kommer att fattas av Trafikverket under 2022 efter det att regeringen har fastställt den nationella planen för transportsystemet 2022–2033. Trafikverket uppger att beslutet har senarelagts för att säkerställa effektiviteten utifrån de åtgärder som presenteras i de förestående planerna. Hastighetssänkningarna kommer enligt verket att tidigast införas när den nya nationella planen är fastställd. I hastighetsanpassningarna ingår också att höja hastighetsgränser på vägsträckor som byggs om.

Trafikverkets beslut från 2020 om sänkta hastigheter på ett antal vägsträckor hävdes av regeringen i början av 2022. Bakgrunden är att några beslut om sänkt hastighetsgräns från 2020 överklagats. I februari 2022 biföll regeringen överklagandena för fyra sträckor: E45 Jämtland, väg 66 Dalarna, väg 70 Dalarna och väg 26 Jönköping (en sträcka av två). I maj 2022 ändrade Trafikverket hastighetsföreskrifterna och skyltade om till tidigare hastighetsgränser, 90 och 100 kilometer per timme, på dessa fyra sträckor. När det gäller

anpassade hastighetsgränser arbetar Trafikverket under 2022 med att ta fram en strategi för en hållbar utveckling av E14 och E45 genom Gävleborg, Dalarna, Västernorrland och Jämtland. Åtgärder som ska bidra till säkra och miljöanpassade resor och transporter ska få en prioritetsordning. Strategin ska innehålla en utbyggnadsordning för nya sträckor med mitträcken och förslag på andra trafiksäkerhetsåtgärder. Trafikverket konstaterar att det är en utmaning att tillfredsställa behovet av att kunna resa fort, samtidigt som det ska vara ett hållbart och säkert resande. Trafikverket menar att det är viktigt att få med bl.a. berörda kommuner, regioner och näringslivsföreträdare i arbetet. Parallellt med att ta fram strategin fortsätter Trafikverket att anpassa hastighetsgränsen till vägarnas utformning på statliga vägar runt om i Sverige, vilket detta arbete kommer att förhålla sig till.

Hastighetsbegränsningar på motorvägar

Enligt trafikförordningen är 110 kilometer per timme högsta tillåtna hastighet på motorväg. Trafikverket kan dock föreskriva hastigheten 120 kilometer per timme (9 kap. 1 §). Trafikverket har uppgett att det kan finnas vissa motorvägar där den högsta tillåtna hastigheten av trafiksäkerhetsskäl skulle kunna höjas till 120 kilometer per timme, men en sådan höjning är enligt verket svår att motivera mot bakgrund av klimatlagen (2017:720). Trafikverket menar att det även finns andra miljöskäl till att hastighetsgränsen bör hållas under 120 kilometer per timme. Det gör att Trafikverket även fortsättningsvis är restriktivt till att införa en hastighetsgräns på 120 kilometer per timme.

Variabla hastighetsbegränsningar

På sträckor med variabla hastighetsgränser finns omställbara vägmärken som visar högsta tillåtna eller rekommenderade hastighet. Hastighetsgränsen ändras på vägmärkena när det exempelvis är risk för halka eller när det finns oskyddade trafikanter på vägen.

På motortrafikleder finns system för att förebygga olyckor genom att på variabla meddelandeskyltar varna för köer eller sätta ned den högsta rekommenderade eller föreskrivna hastigheten. Det finns två typer av elektroniska vägmärken med hastighetsangivelse. Det som används i ett kövarningssystem visar rekommenderad högsta hastighet. Det andra visar föreskriven högsta hastighet.

Trafikverket uppger att det pågår försök och att det finns tankar och idéer om smarta vägs skyltar med variabla hastigheter. Från verket uppges att det vore bra om variabla hastigheter kunde användas i större utsträckning. Först behövs dock mer testning och utveckling, och det behöver också säkras att skyltarna överensstämmer med gällande lagar och förutsättningar. Ny teknik och it-lösningar används i dag inom ett flertal områden för att göra det lättare och säkrare att resa. Trafikverket har i samarbete med fordonsindustrin, universitet, högskolor och andra aktörer inom transportområdet skapat

gränsöverskridande lösningar för övervakning, styrning och information inom trafikområdet.

Trafikverket utvecklar trafikinformationen och driver många projekt där man med hjälp av olika it-baserade system samlar in och förmedlar aktuell trafikinformation. Trafikverket uppger att man arbetar för att den trafikinformation som samlas in och bearbetas ska kunna användas på så många olika sätt som möjligt genom s.k. intelligenta transportsystem (ITS). ITS kan användas vid akuta situationer för att varna trafikanter men kan också användas dynamiskt för att styra trafiken i rusningstid. Det kan bl.a. handla om variabla hastighetsskyltar som anpassas efter väglag och lokala trafikförhållanden.

VTI uppger att varierande hastighetsbegränsningar bl.a. testas för att förbättra framkomligheten på en motorvägssträcka vid Södertälje. Forskare från VTI och Linköpings universitet har deltagit i framtagandet av den styralgoritm som används och kommer att utvärdera effekterna. Målet är att förbättra framkomligheten.

Hastighetsbegränsningar för släpvagnar

Ett släpfordon är ett fordon som är byggt för att kopplas till ett annat motordrivet fordon (inte moped klass II) och är avsett för person- eller godstransport. Släpfordon delas in i släpvagnar, släpslädar och terrängsläp samt i lätta släpfordon och tunga släpfordon.

En släpvagn är ett släpfordon på hjul eller band som är tillverkat för att dras av ett motorfordon, en traktor eller ett motorredskap. Man får enligt Transportstyrelsen köra i högst 40 eller 80 kilometer per timme enligt följande:

- Högst 80 kilometer per timme med
 - bromsad släp- eller husvagn
 - obromsad släp- eller husvagn (totalvikt högst 750 kilo): om a) totalvikten inte överstiger bilens halva tjänstevikt eller b) släp- eller husvagnen är olastad och tjänstevikten inte överstiger bilens halva tjänstevikt.
- Högst 40 kilometer per timme med
 - släpvagn med ledad dragstång och påskjutsbroms (t.ex. styrande framaxel)
 - obromsad släp- eller husvagn (totalvikt högst 750 kilo) om a) släpvagnen är lastad och totalvikten överstiger bilens halva tjänstevikt eller b) släp- eller husvagnen är olastad och tjänstevikten överstiger bilens halva tjänstevikt.

Indelning av hastighetsgränser

Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i alla tio steg mellan 30 och 120 kilometer per timme. I den proposition som föregick riksdagsbeslutet betonade den dåvarande regeringen att förändringar i de nya 10-stegen endast skulle göras för längre sammanhållna sträckor på landsbygden och för större

stadsdelar i städerna (prop. 2006/07:73). Avsikten var inte att väg- och gatunätet skulle delas in i fler vägsträckor där samtliga 10-steg används. Det pekades vidare på att det är av utomordentligt stor vikt att utmärkningen av hastighetsgränserna är tydlig och tillräcklig. Behovet av tydlig utmärkning bedömdes bli större när fler hastighetsgränser används.

Trafikverket uppger att genom att införa ett mer flexibelt tiostegssystem anpassas hastighetsgränserna utifrån dagens förutsättningar när det gäller trygghet, trafiksäkerhet, miljö, vägstandard och fordonsutveckling. Trafikverket uppger att alla steg mellan 30 och 120 kilometer per timme kommer att finnas kvar under överskådlig tid, men jämna steg (främst 40, 60, 80 och 100) införs enligt Trafikverket i allt högre grad inom både de statliga och de kommunala vägnäten.

Hastighetsövervakning och hållbara hastigheter

Under 2021 utfärdades enligt Polismyndighetens årsredovisning knappt 263 000 ordningsböter som en följd av hastighetskontroller, vilket var en ökning med 16,3 procent jämfört med 2020. I de fall föraren förnekar gärningen, exempelvis fortkörning, upprättas en anmälan om brott. Dessa brott ökade också jämfört med 2020 (plus 5,7 procent). I 38 procent av fallen kom ordningsboten från automatiska trafiksäkerhetskontroller (se nedan), vilket är en ökning jämfört med 2020 då andelen var 37 procent.

Trafikverkets bedömning är att en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är att det råder en god hastighetsefterlevnad. I samband med regeringens fastställelse av den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029 fick Trafikverket i uppdrag att också genomföra informations- och kunskapshöjande insatser riktade till trafikanter, vilket bl.a. berör arbetet för rätt hastighet. Enligt verket finns det ett tydligt behov av att skapa en effektiv och samordnad kommunikation om vikten av rätt hastighet på gator och vägar, som riktas till både beslutsfattare, allmänhet och trafikanter.

Med hållbara hastigheter avses hastigheter som följer rådande hastighetsbegränsningar och är anpassade till övriga förutsättningar i trafiken. Trafikverket uppger att om alla håller hastigheten kan 50 liv räddas årligen och koldioxidutsläppen minska med 300 000 ton. Åtgärder för rätt hastigheter är ett av fyra fokusområden i den aktionsplan för 2019–2022 som Trafikverket tillsammans med 13 andra aktörer står bakom. I planen anförts att hastighetsefterlevnaden inom den yrkesmässiga trafiken måste öka. För detta krävs att både beställare och utförare tar ett större ansvar för kvalitetssäkring av yrkesmässiga transporter. Ett sätt att kvalitetssäkra sina transporter och stärka det systematiska trafiksäkerhetsarbetet är att organisationer certifieras eller gör sig certifieringsbara. Införande av ny teknik i fordon som stöder god hastighetsanpassning kan vara ett konkret sätt att kvalitetssäkra sina vägtransporter.

Sveriges Åkeriföretag, som är en av de aktörer som står bakom aktionsplanen, har åtagit sig att stärka seriösa åkerier och transportföretag genom att sprida konceptet Fair Transport med bindande åtaganden. Syftet är att underlätta för ansvarstagande transportköpare att välja hållbara transportlösningar. I oktober 2019 gick några av Sveriges största transportköpare i samarbete med Trafikverket ut med ett upprop till privata och offentliga upphandlare som i sin verksamhet köper eller utför transporter att ta sin del av det gemensamma ansvaret för att komma till rätta med hastighetsöverträdelser. Enligt uppgift från Trafikverket är målet med uppropet att skapa en nationell samling där transportköpare uttrycker sina krav på hastighetsefterlevnad. På så sätt bidrar de inblandade aktörerna till den attitydförändring som krävs för att sänka hastigheterna och därmed minska antalet döda och skadade i trafiken. Enligt 2021 års uppföljning av aktionsplanen är åtgärden påbörjad och fortlöper enligt plan.

En ytterligare åtgärd i aktionsplanen är att Trafikverket avser att föra dialog och vid behov träffa överenskommelser med transportköpare och transportutförare för att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken. Även detta arbete påbörjades 2019 och uppges fortlöpa enligt plan. En extern kommunikationsinsats har genomförts för att förbereda marknaden på stärkt kravställning och för att inspirera fler transportköpare att skärpa sin kravställning i fråga om hastighet som en del i sitt hållbarhetsarbete. Trafikverket betonar vikten av att aktörer tar sin del av det gemensamma ansvaret och ställer krav på hållbara hastigheter i upphandlingen. När det görs sparas liv, miljö och kostnader. Även inom Stockholmsdeklarationen finns höga förväntningar på att företag ska bidra, bl.a. genom att redovisa sina trafiksäkerhetsavtryck inom ramen för Agenda 2030. Trafikverket drev under 2021 samverkansdialogen Hållbara hastigheter vidare med ett tjugotal medverkande aktörer som står bakom ambitioner att införa krav på redovisning av hastighetsefterlevnad i sina upphandlade transporter. Trafikverket uppger att mätningar visar att 70 procent av den tunga trafiken kör fortare än hastighetsgränsen. Från 2023 kommer Trafikverket att ställa krav på återrapportering av hastighetsöverträdelser i alla entreprenadupphandlingar. Hösten 2022 startar Trafikverket två pilotprojekt för att testa hur kravet fungerar i praktiken.

Automatiska trafiksäkerhetskontroller

Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) i form av fasta eller mobila enheter infördes 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och i en utvärdering som gjordes 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personskador hade minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har därefter fortsatt. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen. Kamerorna är ett komplement till polisens övriga trafiksäkerhetsarbete. Mobila kameror används som ett

komplement till de fasta trafiksäkerhetskamerorna och manuell övervakning. Mobila kameror ger en flexibilitet som uppges vara viktig för att öka säkerheten på vägarna.

Antalet trafiksäkerhetskameror ökar. Enligt Trafikverket fanns det vid utgången av 2021 ca 2 300 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna, vilket kan jämföras med att målet var ca 2 300 till 2020. På det statliga vägnätet är ca 540 mil utrustade med ATK. Trafikverket avser att årligen utrusta ytterligare ca 60 mil statlig väg med trafiksäkerhetskameror fram till 2022. Arbetet innebär att ca 250 enheter kommer att driftsättas årligen. Sträckorna med kamera utgör enligt Trafikverket dock en alltför liten del av det totala trafikarbetet. Under 2021 driftsattes ATK-enheter på ca 47 mil väg, vilket innebär att målet om 50 mil per år nästan nåddes. Målet innebär en sänkt ambitionsnivå motsvarande 50 enheter jämfört med vad som angavs i aktionsplanen. Ett av huvudproblemen med att driftsätta beslutade ATK-enheter är enligt Trafikverket långa ledtider för att dra fram el till aktuella platser.

Trafikverkets årliga attitydundersökningar visar att drygt 70 procent av de tillfrågade har en positiv inställning till trafiksäkerhetskamerorna. Trafikverkets mätningar visar vidare att trafikanterna väljer att sänka hastigheten när de kör på en väg med trafiksäkerhetskameror. Mätningar visar att antalet dödsolyckor och antalet svårt skadade minskade med 20–30 procent på vägar med trafiksäkerhetskameror och att ca 20 liv per år räddas. Dessutom räddas fler än 70 personer per år från att bli allvarligt skadade i trafiken. Eftersom hastigheten sänks på vägar med kameror minskar dessutom bullret och utsläppen av koldioxid och andra skadliga partiklar.

Enligt Trafikverket är trafiksäkerhetskamerorna placerade där de gör mest nytta. Planeringen och placeringen av kamerorna baseras på Trafikverkets och polisens erfarenheter och kunskap om kamerornas dämpande effekt på hastigheterna på en specifik sträcka. I samverkan mellan myndigheterna väljs lämpliga sträckor ut där de största effekterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan uppnås. Alla kameror placeras synligt och hastigheten är skyltad vid kamerorna så att alla ska kunna köra lagligt. Trafikverket, Polismyndigheten och Åklagarmyndigheten har ett samarbetsorgan för systemet med trafiksäkerhetskameror, ATK-rådet. Rådets funktion är att förvalta ATK-systemet på effektivaste sätt och att vara rådgivande inom respektive myndighet. I ATK-rådet behandlas frågor om ATK-systemet där det är angeläget att myndigheterna agerar gemensamt. Trafikverket har framfört att även om antalet trafiksäkerhetskameror ökar och tecken finns på att polisen ökar sin närvaro i trafiken är det inte tillräckligt för att uppnå stora förbättringar av hastighets efterlevnaden. Teknik i fordonen och åtgärder för att förändra normer i samhället om hastighetsöverträdelser behöver enligt Trafikverket undersökas närmare.

Rätt hastighet är ett av tre utpekade fokusområden i den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för trafiksäkerhetsutvecklingen. I fråga om det specifika arbetet med ATK framgår det av aktionsplanen att Polismyndigheten

avser att fortsätta att bidra till sänkt medelhastighet genom att rapportera hastighetsöverträdelser via stationära ATK samt med mobila ATK och manuell hastighetsövervakning som komplement. Enligt 2021 års uppföljning fortsatte Polismyndigheten sitt arbete under 2021 med att öka insatserna inom hastighetsområdet genom olika arbetssätt. Arbetet med ATK, mobila ATK och manuell hastighetsövervakning är olika delar för att sänka medelhastigheten och är därmed ett prioriterat område för Polismyndigheten.

När det gäller frågan om trafiksäkerhetskameror på det kommunala vägnätet visar Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafiken för 2020 att det endast finns 16 trafiksäkerhetskameror på det kommunala vägnätet, och endast 1 till är planerad. Det gör att man enligt analysen inte kan förvänta sig några större effekter av ATK på det kommunala vägnätet de närmaste åren. Det har pågått ett samarbete mellan kommuner och Trafikverket i fråga om ATK under flera års tid. Som exempel genomförde Trafikverket i samarbete med Nacka kommun och Stockholms stad under 2018 och 2019 ett projekt för att undersöka möjligheten att etablera trafiksäkerhetskameror på kommunala vägar. Trafikverket har därefter anfört att det behöver tas fram en överenskommelse mellan de ansvariga aktörerna för att klargöra förutsättningarna för etablering av ATK inom det kommunala vägnätet. SKR har inom ramen för den gemensamma aktionsplanen åtagit sig att tillsammans med Trafikverket ta fram en överenskommelse för att underlätta etablering av ATK på det kommunala vägnätet, men enligt 2021 års uppföljning av aktionsplanen för säker vägtrafik avser SKR att lägga ned denna åtgärd. Stockholms stad avser att införa ATK på delar av stadens vägnät.

Ansvar vid fortkörning

Överträdelser av regler om högsta tillåtna hastighet och liknande förseelser bestraffas i huvudsak med penningböter. Ansvaret är straffrättsligt och utkrävs av fordonets förare i straffrättslig ordning. Detta innebär att bara föraren kan bötfällas, inte ägaren.

Sverige tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som förarens körbeteende orsakar är föraren däremot ansvarig. Skälet till denna reglering är att ägaren är den som har bedömts ha bäst förutsättningar att kontrollera att fordonet är utrustat på det sätt det är föreskrivet m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende.

En nackdel med ATK är att t.ex. motorcyklar inte kan registreras och lagföras för hastighetsöverträdelser, eftersom varken nummerplåt eller förare kan registreras med dagens ATK-system.

Dagens system för ATK bygger på att polisen måste identifiera ansiktsbilder, vilket kan ses som en omständlig och dyr process som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Frågan om hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera

kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten har utretts tidigare (SOU 2005:86). Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar riskerar att stå i motsättning till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anfördes den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan ådömas den som har uppvisat ett klandervärd beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstaterades att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip. I utredningen framhölls det också att ett rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarnas incitament att följa trafikreglerna. Utredningen ledde inte till något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

Geostaket

Digitalisering av infrastruktur och uppkoppling av fordon ger nya möjligheter. Det möjliggör nya typer av tjänster och system inom transportsektorn, men det skapar även förutsättningar att kunna använda digitala verktyg såsom geostaketillämpningar för att bl.a. öka regelefterlevnad. Geostaket kan bl.a. användas till att styra fordons hastighet.

Av 2021 års uppföljning av aktionsplanen för säker vägtrafik framgår att den samverkansplattform som Trafikverket har etablerat för genomförandet av test- och demonstrationsprojekt med geostaket fortsätter enligt plan. Två intervjustudier har genomförts av Closer som koordinerar FOI-programmet geofencing – en marknadsanalys med fokus på fordonsleverantörerna i syfte att bättre förstå utbudet av geostakettjänster på marknaden och en behovskartläggning där olika aktörer har intervjuats för att förstå behovet av geostaket bland relevanta aktörer i transportsystemet. Utöver det har samverkansplattformen koordinerat demonstrationsprojekt som pågår, bl.a. Smarta urbana trafikzoner, där Göteborgs stad och Stockholms stad är involverade. I Stockholm genomfördes en pilotstudie på Hornsgatan under 2021 för att testa dynamisk hastighetsreglering utifrån data som har registrerats i realtid, och i Göteborg har sensorsystem för att förbättra trafiksäkerheten för cyklisterna vid byggutfarter testats. Trafikverket har även färdigställt en idéskrift om geostaket som beskriver vad geostaket är och vilka användarfall som är möjliga.

I maj 2021 presenterades en promemoria från Infrastrukturdepartementet, Ansvarsfrågan vid automatiserad körning samt nya regler i syfte att främja en ökad användning av geostaket (Ds 2021:28). I utredningen ingick bl.a. att utreda vad som är möjligt när det gäller att styra fordons hastighet i förhållande till gällande hastighetsbegränsningar. I promemorian konstateras att det finns olika tekniska lösningar för detta och att det är möjligt för olika aktörer (privata såväl som offentliga) att använda teknik för hastighetsstyrning eller att i förhållande till avtalsparter ställa krav på att sådan teknik används. Vid offentlig upphandling kan funktionskrav dock innebära att leverantörerna kommer att föreslå olika slags lösningar, dvs. inte bara geostaketillämpningar,

för att tillgodose det efterfrågade behovet. Det är enligt utredningen inte möjligt att mer generellt ställa krav på att alla vägfordon ska använda teknik för hastighetsanpassning. Till följd av nya EU-regler kommer dock intelligent hastighetsstöd snart att ingå som standardutrustning i alla nya bilar.

I september 2021 skickades promemorian på remiss och i december 2021 hade remissvaren kommit in. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredningen av ärendet.

Pågående arbete

Det pågår för närvarande ett arbete inom Regeringskansliet med att ta fram en ny nationell transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033. I proposition 2020/21:151 Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige betonar regeringen att satsningar på tillgänglighet och trafiksäkerhet på landsbygden behöver gå hand i hand. Åtgärder som ger sådana synergier är exempelvis mittseparering av vägar. Trafikverket har enligt den nu gällande nationella planen i uppdrag att fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet där åtgärder som förkortar restiden på landsbygden ska prioriteras. Det medför att hastigheten kan höjas på delar av vägnätet för att möjliggöra snabbare resor och transporter på längre pendlingssträckor. Samtidigt kan hastighets-sänkningar på kortare sträckor behövas för att rädda liv. Andra åtgärder för hastighetsreglering är t.ex. trafiksituationsstyrda hastighetstavlor. Regeringen framhåller att åtgärder som alternativ till generella hastighetsnedsättningar bör bejakas. Att Sverige är världsledande inom trafiksäkerhet, med färre döda än någonsin i trafiken, hänger enligt regeringen bl.a. samman med en kombination av hastighetssänkningar med trafikövervakning, automatisk kameraövervakning, säkra vägar med mitträcken samt viltstängsel och säkra viltpassager och inte minst säkra bilar och en bra fordonspark. Med rätt insatser kan enligt regeringen tillgängligheten i hela landet öka utan att det görs avkall på trafiksäkerheten.

I juni 2022 fastställde regeringen en ny nationell trafikslagsövergripande plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringen har aviserat att en skrivelse om den nationella planen för transportinfrastrukturen 2022–2033 kommer att lämnas till riksdagen i juni 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsgränser är den viktigaste faktorn för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Utskottet underströk att anpassningar av hastighetsgränserna till vägarnas utformning räddar liv och bedömde att myndigheterna bedriver ett

aktivt arbete med detta. Utskottet lyfte i sammanhanget även fram vissa tillgänglighets- och miljöaspekter samt underströk kommunernas roll och vikten av att skapa en säker trafikmiljö vid skolorna. Utskottet välkomnade också de åtgärder som vidtas när det gäller krav på hållbara hastigheter i upphandlingar. När det gäller automatiska trafiksäkerhetskontroller hänvisade utskottet till det aktiva arbete som de ansvariga myndigheterna redan bedriver för att utöka användningen av trafiksäkerhetskameror. I fråga om ägaransvar vid fortkörning hänvisade utskottet till att frågan hade utretts och att utskottet inte var berett att vidta någon åtgärd.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis framhålla att hastighetsfrågan är central för nollvisionsarbetet. Rätt hastighet är den enskilt mest avgörande faktorn för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska kunna uppnås. Det kan konstateras att hastigheten har störst betydelse för hur allvarliga följder en trafikolycka får. Utskottet vill betona vikten av att åstadkomma säkra hastighetsgränser på våra vägar. Därtill innebär en lägre hastighet också mindre utsläpp av koldioxid.

När det gäller motionerna om anpassade hastighetsgränser vill utskottet understryka att anpassningar av hastighetsgränserna till vägarnas utformning räddar liv. Utskottet bedömer att det bedrivs ett aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att kontinuerligt se över och anpassa hastighetsgränserna på landets vägar och gator och vill peka på vikten av att detta arbete sker i dialog och samverkan mellan aktörer på central, regional och lokal nivå. Utskottet konstaterar att frågan om anpassade hastighetsgränser har diskuterats mycket och att regeringen har hävt några beslut om sänkta hastighetsgränser. Utskottet är väl införstått med att anpassade hastighetsgränser inte bara har bäring på trafiksäkerheten utan även på bl.a. tillgängligheten och miljön. Sänkta hastighetsgränser riskerar att öka restider och därmed försvåra för människor att ta sig till arbete och fritidsaktiviteter, inte minst på landsbygden. En god tillgänglighet i hela Sverige är viktig för att det ska vara möjligt att bo, leva och verka i alla delar av vårt land. Utskottet välkomnar därför att åtgärder som förkortar restiden på landsbygden ska prioriteras.

När det gäller indelningen av hastighetsgränser vill utskottet betona att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet ser ingen anledning att ifrågasätta myndigheternas kompetens på området.

Utskottet ska vidare bereda ett antal motioner med önskemål om höjda hastighetsgränser på bl.a. motorvägar. Utskottet vill, förutom trafiksäkerhetsaspekterna särskilt framhålla miljöaspekterna av eventuellt höjda hastigheter och konstaterar att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid.

När det gäller motioner om variabla hastighetsbegränsningar vill utskottet peka på att det pågår olika försök och tester. Utskottet vill påminna om att det i betänkande 2021/22:TU7 Väg- och fordonsfrågor pekade på att ny teknik och

it-lösningar används inom ett flertal områden för att göra det lättare och säkrare att resa. Utskottet anförde att inte minst Trafikverket utvecklar trafikinformation och driver olika projekt. Utskottet välkomnade verkets ambition att verka för att tillvarata digitaliseringens möjligheter, bl.a. genom variabla hastighetsskyltar. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor.

Vidare handlar några motioner om förändrad bashastighet inom tätbebyggt område. Utskottet konstaterar att frågan har varit föremål för utredning. Utskottet vill liksom tidigare år betona vikten av att åstadkomma säkra hastighetsnivåer och konstaterar, i likhet med de ansvariga myndigheterna, att införandet av en ny bashastighet om 40 kilometer per timme i tätort vore en naturlig fortsättning på det trafiksäkerhetsarbete som har bedrivits på kommunal nivå under lång tid. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det finns en tydlig trend att hastighetsgränsen 50 kilometer per timme minskar till förmån för hastighetsgränserna 30 eller 40 kilometer per timme på det kommunala vägnätet. Därtill vill utskottet åter understryka att kommunerna spelar en nyckelroll i den fortsatta utvecklingen av arbetet med hastighetsbegränsningar.

När det gäller hastighetsbegränsningar vid skolor vill utskottet starkt understryka vikten av fortsatta insatser för att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till skolorna. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det i betänkande 2021/22:TU11 Cykelfrågor nyligen framhöll vikten av att barn och unga börjar cykla, inte minst för att i tidig ålder grundlägga hälsosamma vanor, varför det är särskilt viktigt att i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet beakta behovet av säkra cykelvägar för barn och unga till skolor och fritidsverksamheter. Det kan konstateras att höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer är viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken. Utskottet kan konstatera att det vidtas ett flertal olika åtgärder men vill samtidigt betona att det är en särskilt viktig fråga att fordonens hastighet anpassas till de förhållanden som råder vid skolor.

När det gäller de olika motionerna om insatser för förbättrad hastighets- efterlevnad vill utskottet understryka att hastighetskontroller är ett centralt verktyg för att motverka hastighetsöverträdelser. I likhet med proaktiva informationsinsatser för att få trafikanter att förstå vikten av att hålla rätt hastighet spelar enligt utskottets bedömning trafiksäkerhetskameror en viktig roll. ATK fyller en viktig funktion när polisens möjligheter till manuell övervakning är begränsade. Utskottet bedömer att de ansvariga aktörerna bedriver ett aktivt arbete med att utöka användningen av kameror på såväl det statliga som det kommunala vägnätet. Utskottet kan vidare konstatera att det finns en del problem med ATK som kan kopplas till nuvarande system med föraransvar vid fortkörning, exempelvis när det gäller möjligheten att identifiera föraren och driva in fortkörningsböter. Ett införande av ägaransvar skulle kunna frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i systemet med ATK. Utskottet vill dock liksom tidigare framhålla att ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som

den svenska lagstiftningen bygger på, varför utskottet inte heller i år är berett att vidta någon åtgärd i denna fråga.

När det gäller frågan om geostaket vill utskottet lyfta fram att digitaliseringen av infrastrukturen och uppkopplingen av fordon innebär nya möjligheter att bl.a. öka regelefterlevnaden. Utskottet välkomnar att detta är en fråga som har uppmärksammats av både regeringen och myndigheterna.

När det slutligen gäller frågan om krav på hållbara hastigheter vid upphandling av transporttjänster konstaterar utskottet att regelverket för offentlig upphandling av transporttjänster ger stora möjligheter att ställa krav på såväl miljöhänsyn som trafiksäkerhet. Utskottet konstaterar vidare att åtgärder vidtas inom åkeribranschen. Utskottet välkomnar detta och vill understryka vikten av att alla aktörer tar sin del av det gemensamma ansvaret och ställer krav på hållbara hastigheter i upphandlingar.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:22 (MP) yrkandena 3–6, 2021/22:487 (SD), 2021/22:522 (M), 2021/22:634 (SD), 2021/22:692 (SD) yrkandena 1–4, 2021/22:1250 (S), 2021/22:1626 (C), 2021/22:1748 (M), 2021/22:1780 (M), 2021/22:2451 (SD) yrkande 18, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 31, 32, 35 och 36, 2021/22:3057 (M), 2021/22:3203 (V) yrkande 14, 2021/22:3394 (L) yrkande 8, 2021/22:3523 (C), 2021/22:3558 (M), 2021/22:3757 (M) yrkandena 24, 26 och 29, 2021/22:3878 (KD) yrkande 13 och 2021/22:4078 (MP) yrkandena 1 och 2.

Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med insatser mot alkohol och droger i trafiken ska bedrivas. Utskottet ser med oro på förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken och konstaterar att myndigheterna arbetar aktivt mot rattfylleri. Utskottet välkomnar att förebyggande informationssatsningar och kontrollåtgärder har intensifierats och betonar att regeringen har tagit fram en ny strategi samt att frågan om hårdare straffsanktionering bereds. Utskottet lyfter även fram teknikutvecklingen när det gäller alkohol och anser att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten.

Jämför reservation 9 (SD), 10 (C), 11 (KD) och 12 (M, SD, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 48 lyfter Maria Stockhaus m.fl. (M) fram att det behövs ett tydligt mål för när alkobommar ska finnas i alla svenska hamnar och vid gränserna. Motionärerna betonar att alkobommar är ett viktigt redskap för att förebygga trafiknykterhetsbrott och menar att regeringen bör tidsmarkera när arbetet med att sätta upp alkobommar bör vara genomfört.

I kommittémotion 2021/22:2954 yrkande 19 tar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) upp frågan om att införa fler alkobommar i hamnar. Motionärerna menar att det behövs fler alkobommar vid hamnarna men att det är viktigt att de placeras på ett sådant sätt att de genererar största möjliga nytta, minimerar försämrade trafikflöden vid lossning och att köbildning undviks vid hamnarnas utfarter.

I kommittémotion 2021/22:2968 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på behovet av att öka antalet alkobommar i hamnarna (yrkande 37). Genom att placera ut alkobommar i hamnarna sänder man ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Vidare uppmärksammas vikten av utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller (yrkande 76). Motionärerna betonar att ratt- och drogfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft och konstaterar att det finns delar av lagstiftningen som fungerar kontraproduktivt, t.ex. den rapporteringsskyldighet som läkare har när en patient frivilligt söker hjälp för sitt alkoholberoende och patientens möjlighet att få alkoholås.

I kommittémotion 2021/22:3579 yrkande 42 anför Johan Hedin m.fl. (C) att tiden som körkortet återkallas eller villkoras med alkoholås bör utökas.

I kommittémotion 2021/22:3878 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att det förebyggande arbetet i fråga om nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken bör fortsätta (yrkande 1). Motionärerna menar att det är viktigt att polisen och Kustbevakningen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att beivra överträdelser, att nya metoder som mobila trafikkontroller införs och att straffen för trafikbrott som bl.a. rattfylleri och grovt rattfylleri skärps. Vidare efterlyser motionärerna en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige (yrkande 3). Dessutom lyfter motionärerna fram frågan om att uppföra fler strategiskt placerade alkobommar (yrkande 6). De menar att genomförandet av beslutet om att alkobommar skulle sättas upp vid vissa hamnar har fördröjts flera gånger och anser att regeringen behöver vara tydlig gentemot berörda myndigheter om uppdraget. Dessutom föreslår motionärerna att motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol ska finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren (yrkande 7). Motionärerna påminner om att dagens regelverk innebär att en förare endast får testas för drograttfylla vid misstanke om påverkan av narkotika och anser att polisen bör få tillgång till sållningsinstrument för att rutinkontrollera trafikanter för narkotika. Slutligen uppmärksammar motionärerna frågan om att främja detekteringsteknik som möjliggör masskontroller för att hitta drograttfulla (yrkande 8). Motionärerna menar att det behövs bättre och snabbare detekteringsteknik med möjlighet att göra masskontroller direkt vid väg.

I motion 2021/22:342 yrkande 5 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om alkoholås i rattfylleridömdas fordon. Motionärerna betonar att åtgärderna mot rattfylleri behöver utvecklas, och för att komma åt detta problem och förhindra återfall bör regeringen säkerställa att alkoholås som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon.

I motion 2021/22:2091 understryker Johnny Skalin (SD) vikten av 0 promille. Motionären menar att det troligen går att förhindra några dödsfall genom att förtydliga regelverken, och ett sådant förtydligande skulle kunna vara att sätta promillegränsen till noll för att framföra ett fordon.

I motion 2021/22:3502 yrkande 9 uppmärksammar Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) vikten av att främja bruket av alkolås i fordon. Motionärerna konstaterar att det händer mycket inom den tekniska utvecklingen när det gäller bl.a. trafikpolisjär och trafiksäkerhetshöjande teknik och framhåller att alkolås är ett sådant exempel och att sådana bör finnas i fler fordon.

Bakgrund

Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. Målet för trafiknykterheten var att minst 99,9 procent av trafikarbetet skulle ske med nyktra förare 2020. Som underlag för att följa utvecklingen används data från polisens kontrollverksamhet av alkoholpåverkade förare. Av Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen (från maj 2021) framgår att data från polisens kontroller inte har kunnat användas för 2020 eftersom datamängden var betydligt mindre än tidigare och på grund av polisens förändrade arbetssätt till följd av coronapandemin. Andelen nykter trafik ökade något mellan 2018 och 2019, från 99,73 procent till 99,75 procent. Den uppgången föregicks av flera års nedgång, och resultatet för 2019 låg under kurvan för nödvändig utveckling. I rapporten bedöms att målet för 2020 inte nås. Andelen nyktra förare var något högre 2019 än startåret 2007 (99,71 procent).

Preliminära resultat från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att elva av de personbilsförare som omkom under 2020 var alkoholpåverkade (alkoholkoncentration på 0,2 promille eller mer), vilket var två färre än 2019. Andelen har också minskat, från 19 procent 2019 till 16 procent 2020. Andelen 2020 är enligt Trafikverket den näst lägsta under 2000-talet. Totalt omkom 53 personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor under 2020, vilket är samma antal som under 2019. Andelen omkomna i dessa olyckor ökade dock, från 24 procent 2019 till 28 procent 2020. Av de 53 personer som omkom 2020 var det 36 som omkom i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 14 i olyckor som enbart var narkotikarelaterade och 3 i olyckor som var både alkohol- och narkotikarelaterade. Om man ser över hela perioden från 2008 har antalet omkomna i alkoholrelaterade olyckor minskat medan antalet narkotikarelaterade dödsfall nu är på ungefär samma nivå som i början av perioden, efter några år av relativt höga värden 2016–2018.

Den största gruppen i både de alkohol- och de narkotikarelaterade olyckorna är bilister. Den näst största gruppen som omkommer i alkoholrelaterade olyckor är motorcyklister, följt av gående. Även bland de narkotikarelaterade olyckorna är motorcyklister den näst största gruppen,

men andelen är betydligt större än bland de alkoholrelaterade olyckorna, 27 procent jämfört med 14 procent.

Insatser mot alkohol och narkotika i trafiken

Bakgrund

År 2016 beslutade regeringen om en strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken, den s.k. ANDT-strategin, som avsåg perioden 2016–2020. Ett led i genomförandet av strategin var arbetet med Samverkan mot alkohol och droger i trafiken (Smadit). Smadit är ett arbetssätt som syftar till att ge personer som ertappats med ratt-, drogratt- eller sjöfylleri ett erbjudande om en vårdkontakt för sina problem. Smadit bygger på samverkan och samarbete mellan olika samhällsaktörer som polisen, kommunerna och regionerna. Genom det här arbetet hoppas man kunna minska antalet återfall i denna typ av brott samt ge personer direkt möjlighet till vård och stöd. År 2016 fick Folkhälsomyndigheten i uppdrag att leda myndighetssamverkan inom ramen för ANDT-strategin. Folkhälsomyndigheten fick därtill 2017 i uppdrag att vara samordnande myndighet för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Inom ramen för Folkhälsomyndighetens uppdrag att stödja genomförandet av en samlad strategi ska myndigheten vara sammankallande och samordnande myndighet för de nationella myndigheter som samverkar enligt Smadit. I grupperingen ingår, förutom Folkhälsomyndigheten, bl.a. Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, Socialstyrelsen, Kriminalvården, Kustbevakningen, Tullverket och länsstyrelserna.

Smadit är ett arbetssätt som har visat på goda resultat när det gäller att upptäcka och erbjuda stöd eller behandling till påverkade förare. I maj 2020 presenterade Folkhälsomyndigheten sin uppföljning av ANDT-strategin. Myndighetens bedömning var att arbetet i stort har bedrivits i linje med de prioriteringar som regeringen lyfter inom strategins insatsområden. Folkhälsomyndigheten lämnade även förslag inför en kommande strategi på området. Den nya strategin presenteras i avsnittet om pågående arbete nedan.

Nyktetrafik är ett av de utpekade fokusområdena i den gemensamma aktionsplan för ökad trafiksäkerhet för perioden 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer står bakom. Sammanlagt listas 21 åtgärder som ska vidtas för att bidra till nyktetrafik under perioden, och dessa delas in i tre olika åtgärds paket: tekniska system, beteendepåverkande åtgärder och förutsättningsskapande åtgärder. Bland annat började Trafikverket 2019 att, inom ramen för Smadit, arbeta för att kommuner ska förstärka sina insatser inom socialtjänsten (beroendevården) för en nyktetrafik. Trafikverket för dialog och träffar vid behov överenskommelser med Polismyndigheten regionalt, för en ökad övervakning av alkohol och droger i vägtrafiken. Trafikverket avser därtill att genomföra informations- och kunskaphöjande åtgärder gentemot medborgare och trafikanter för att nå en minskad användning av alkohol och narkotika i vägtrafiken. Transportstyrelsen påbörjade under 2021 en översyn av kapitlen om alkohol- och substansbruk i

de trafikmedicinska föreskrifterna (TSFS 2010:125). Översynen beräknas bli klar under 2022 och därefter kommer eventuella föreskriftsändringar att arbetas fram. Utöver dessa åtgärder kan nämnas att bl.a. Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) och Sveriges Åkeriföretag har åtagit sig att vidta olika åtgärder för att stävja förekomsten av alkohol och droger i trafiken.

Trafikverket konstaterar att för att kunna öka andelen nykter trafik under nästa målperiod krävs förmodligen förändrade metoder jämfört med vad som används i dag. Det finns enligt verket en stor potential i tekniska lösningar som alkoholås och system i fordonen som kan upptäcka nedsatt körförmåga.

Pågående arbete

I mars 2022 överlämnade regeringen en ny strategi till riksdagen för perioden 2022–2025, vilken avser politiken för alkohol, narkotika, dopning, tobak samt spel om pengar (ANDTS-strategin). I skrivelse 2021/22:213 redogör regeringen för sin samlade strategi, vars syfte är att ange mål och inriktning för hur samhällets insatser inom ANDTS-området ska genomföras, samordnas och följas upp. Socialutskottet avser att behandla skrivelsen i juni 2022 i betänkande 2021/22:SoU25.

Regeringen har i sin nya ANDTS-strategi konstaterat att det är avgörande att olyckor under påverkan av alkohol och andra droger minskar om trafiksäkerhetsarbetets etappmål ska kunna nås. För att nå dit krävs en bred och systematisk samverkan mellan de aktörer som har möjlighet att påverka utfallet. Rattfylleri samvarierar med andra trafiksäkerhetsproblem, t.ex. höga hastigheter. Mängden rattfylleri påverkas enligt regeringen också av tillgängligheten till alkohol och narkotikaklassade preparat, liksom av hur stort bruket är. I strategin slås det fast att antalet döda och skadade i trafiken på grund av alkohol och andra droger bör minska. Regeringen betonar att en nykter trafik är en viktig faktor för att uppfylla trafiksäkerhetsarbetets etappmål och nollvisionen. Under strategiperioden kan det enligt regeringen finnas skäl att fortsätta att förstärka det befintliga trafiksäkerhetsarbetet med fokus på alkohol och andra droger samtidigt som man utför effektivare kontroller för att främja brottsbekämpningen och trafiksäkerheten. Det är vidare viktigt att det straffrättsrättsliga regelverket på ett effektivt sätt motverkar rattfylleri och andra trafikbrott.

I ANDTS-strategin betonar regeringen att det även är angeläget att förbättra trafiksäkerheten genom att minska antalet narkotikapåverkade förare på vägarna. I detta syfte gav regeringen i augusti 2019 en särskild utredare i uppdrag att utreda förutsättningarna för att utföra sållningsprov i fråga om narkotika i trafiken (dir. 2019:51). Med sållningsprov avses en rutinemässig kontroll av förare, dvs. utan att det finns misstanke om brott. Utredningen överlämnade sitt betänkande Kontroller på väg (SOU 2021:31) i april 2021. Utredningen föreslår bl.a. att polismän och tjänstemän vid Kustbevakningen eller Tullverket ska få genomföra sållningsprov för narkotika i trafiken, både genom ögonundersökning och genom salivtest (se nedan).

Regeringen anför vidare att det krävs en fortsatt och utvecklad samverkan mellan olika berörda aktörer och en utveckling och spridning av beprövade arbetssätt och metoder och betonar att Smadit är ett arbetssätt som har visat på goda resultat när det gäller att upptäcka och erbjuda stöd eller behandling till påverkade förare.

Alkohol- och drogrelaterade kontroller

Bakgrund

Poliser, bilinspektörer, tullpersonal och personal hos Kustbevakningen har rätt att utföra alkoholutandningsprov på väg. Av Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 framgår att både polisens utandningsprov och antalet anmälda rattfylleribrott minskade kraftigt under 2020, vilket berodde på Polismyndighetens beslut att stoppa de rutinmässiga alkoholutandningskontrollerna för att minska risken för smittspridning under covid 19-pandemin. Rattfylleriövervakningen har dock fortsatt, och man har utfört prov på dem som misstänks för rattfylleribrott. Följden av detta har blivit att antalet anmälda brott inte har minskat lika mycket som antalet utandningsprov, 27 procent jämfört med 69 procent. Antalet anmälda drograttfylleribrott har fortsatt att öka och var 2020 nästan dubbelt så högt som antalet anmälda alkoholrattfylleribrott. Antalet anmälda rattfylleribrott under 2020 uppgick till ca 9 000, vilket var en minskning med ca 3 000 från året före. Antalet anmälda drograttfylleribrott ökade från ca 14 600 under 2019 till drygt 16 000 under 2020. Av rapporten framgår att antalet anmälda drograttfylleribrott sedan 2016 har varit fler än antalet anmälda alkoholrattfylleribrott. Det är dock okänt i vilken grad ökningen av anmälda drograttfylleribrott beror på polisens arbetssätt eller på en faktisk ökning av drograttfylleriet.

Av Polismyndighetens årsredovisning för 2021 framgår att antalet alkoholutandningsprov fortsatte att minska under året. Sedan 2009–2011, när nivån var som högst, har antalet prov mer än halverats och under coronapandemin har antalet prover sjunkit till historiskt låga nivåer. Under 2021 togs det i genomsnitt 615 prover per dag, vilket var en minskning med 43 procent jämfört med 2020. Som en följd av det minskade antalet utförda prover minskade även antalet rattfylleribrott (minus 8,8 procent) och rattfylleribrott under påverkan av narkotika (minus 12,2 procent) jämfört med 2020.

I den ovan refererade gemensamma aktionsplanen för ökad trafiksäkerhet för perioden 2019–2022, som Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer står bakom, konstateras att det är Polismyndighetens ambition att under perioden 2019–2022 öka insatserna inom vägtrafiksäkerhetsområdet med fokus på hastighet och nykterhet. Polismyndigheten avser att utföra alkoholutandningsprov på flera platser vid olika tidpunkter, och därigenom höja den upplevda upptäcktsrisken, för att en allmänpreventiv effekt ska uppnås. Därtill avser Polismyndigheten att vid varje kontrollkontakt med en förare av ett motordrivet fordon göra alkoholutandningsprov samt en

bedömning av eventuella symtom på drogpåverkan hos föraren. Detta arbete påbörjades 2019.

Polismyndigheten uppger att man arbetar med att hitta effektivare sätt att genomföra rattfylleriövervakning i enlighet med den trafikstrategi som togs fram 2016. I polisregion Mitt genomförde man under 2018 ett pilotförsök med 20-minuterskontroller på i förväg fastställda platser, med syftet att sprida kontroller över tid och rum och öka synligheten. En utvärdering visade att polisen var positiv till det nya arbetssättet, som man ansåg fungerade bra. Man kunde dock inte, efter de sex månader som försöket pågick, se någon förändring i upplevd upptäcktsrisk hos dem som bodde i de aktuella områdena. Enligt Trafikverket pågår en långtidsuppföljning av försöket. Av Polismyndighetens interna styrdokument Polismyndighetens strategi för trafik som metod framgår att nykterhet, tillsammans med hastighet, är de mest prioriterade områdena för polisens arbete inom vägtrafikområdet. Polisen ökade antalet genomförda alkoholutandningsprov något mellan 2017 och 2019 för att därefter minska antalet dramatiskt under 2020 och 2021 på grund av pandemin. Polismyndigheten beslutade i mars 2020 att inte genomföra rutinmässiga alkoholutandningsprov för att inte riskera att bidra till smittspridningen av covid-19. Beslutet gällde även under stora delar av 2021. Alkoholutandningsprov vid misstänkt brott har dock genomförts precis som tidigare.

Resultaten från Trafikverkets trafiksäkerhetsenkät 2020 visar att andelen bilförare som stoppats i nykterhetskontroll av polisen har sjunkit markant de senaste tio åren, från nivåer på närmare varannan bilförare 2010 till en femtedel i undersökningen 2020. Vidare uppger 6 procent av bilförarna att de har kört bil i samband med att ha druckit alkohol det senaste året och 3 procent har angett att de har åkt med en förare som de misstänkt varit alkoholpåverkad. Trafikverket menar att det på lång sikt finns en stor potential i tekniska lösningar när det gäller att minska rattfylleriet, och det är troligt att det kommer att utvecklas system i fordonen som kan upptäcka nedsatt körförmåga. Enligt verket är det dock inget som kommer att få genomslag inom de närmaste åren.

Den dåvarande inrikesministern Mikael Damberg betonade i september 2020 i sitt svar på fråga 2019/20:2109 att regeringen har varit tydlig gentemot Polismyndigheten om att trafiksäkerhetsarbetet är en självklar och viktig del av Polismyndighetens verksamhet. Polismyndigheten har ett pågående uppdrag som innebär att polisens trafiksäkerhetsarbete ska bidra till att minska antalet döda och allvarligt skadade i vägtrafikmiljön i enlighet med nollvisionen. Inrikesministern pekade i sitt svar bl.a. på att förslag om en höjning av maximistraflet för bl.a. rattfylleri och grovt rattfylleri bereds. Dessutom har regeringen gett en utredare i uppdrag att analysera förutsättningarna för att införa sållningsprov för att hitta personer som kör narkotikapåverkade samt ta ställning till om det bör införas ett system med trafiksäkerhetskontrollanter (se nedan). Ministern betonade att Polismyndigheten arbetar aktivt längs vägnätet för att förebygga, förhindra och uppdaga brott samtidigt som det synliggör polisen i vägtrafikmiljön.

Polismyndighetens strategiska huvudinriktning är att bidra till en sänkt medelhastighet och en ökad andel nyktra förare i trafikmiljön. En bärande tanke är att all personal i yttre tjänst har ansvar för det allmänna trafiksäkerhetsarbetet, ett arbete som till stor del bedrivs inom ramen för den yttre verksamheten i lokalpolisområdena och med regionala operativa resurser. Ministern förutsatte i sitt svar att arbetet för en säker trafikmiljö inte påverkas mer än absolut nödvändigt av pandemin.

Av Polismyndighetens årsredovisning för 2021 framgår att det pågående projektet med sällningsprov för narkotika fick pausas på grund av pandemin och återupptogs i augusti 2021.

Pågående arbete

I april 2021 lämnade Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg sitt betänkande Kontroller på väg (SOU 2021:31). I betänkandet konstateras att till skillnad från vad som gäller för alkohol saknas i dag möjligheter att genomföra sällningsprov för narkotika i trafiken. Mot bakgrund av ökningen av narkotika i trafiken och narkotikarelaterade trafikolyckor menar utredningen att det är angeläget att skapa förutsättningar för att stävja drograttfylleriet. Vid en avvägning mellan å ena sidan de positiva effekterna av en reglering av sällning i fråga om narkotika i trafiken och å andra sidan det integritetsintrång och de besvär en sådan lagstiftning skulle innebära för den enskilde menar utredningen att de positiva effekterna väger tyngre. Utredningen föreslår därför att salivprov samt analys av ögon och ögonrörelser ska kunna användas för sällning i fråga om narkotika i trafiken, utan att det finns en misstanke om brott. Åtgärderna när det gäller sällning ska enligt utredningsförslaget kunna utföras av polismän samt av tjänstemän vid Kustbevakningen och Tullverket.

Trafikverket och Polismyndigheten lämnade 2020 en hemställan till regeringen om införande av trafiksäkerhetskontrollanter med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. Frågan har utretts som ett deluppdrag inom ramen för Utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg. Utredningen bedömer att ett sådant system inte bör införas. Med hänsyn till rättssäkerheten bör enligt utredningen kontrollanterna inte ges befogenheter att bruka våld, genomföra kroppsbesiktning eller vidta andra utredningsåtgärder. Avsaknaden av polisiära befogenheter skulle medföra att kontrollanterna i stor utsträckning skulle vara beroende av polisiär assistans, vilket skulle minska effektiviteten i verksamheten och riskera att påverka den samlade polisiära verksamheten negativt. Utredningen förordar i stället att kontrollerna genomförs inom Polismyndigheten och med polisiär närvaro. Ett sätt att öka antalet nykterhetskontroller skulle kunna vara att utöka möjligheten för andra än poliser att genomföra sällningsprov.

Utredningsbetänkandet var på remiss fram till september 2021. Enligt uppgift från Regeringskansliet pågår beredningen av ärendet.

Alkobommar

Bakgrund

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Försöksverksamhet med automatiska alkobommar har pågått sedan hösten 2013, och den utvärdering som MHF gjorde visade att alkobommarna fungerade både snabbt och effektivt och att trafikflödet i hamnen inte påverkades negativt. Utvärderingen visade att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Försöksverksamhet pågick också från hösten 2014 och genom första halvan av 2015 i Stockholm där systemet prövades med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Den utvärdering som MHF gjorde av verksamheten 2014/15 indikerar bl.a. att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan.

Tidigare riksdagsbehandling

Våren 2015 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt se över frågan om hur alkobommar ska kunna införas i gränshamnarna (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145).

Arbetet med att införa alkobommar

Efter riksdagens tillkännagivande fick Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om hur anläggningar för nykterhetskontroller, alkobommar, lämpligast ska kunna införas i tre till fem hamnar i Sverige. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkobommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetssätten i övrigt utvecklas. Trafikverket uttalade att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter. En sådan utvärdering skulle därefter kunna användas som underlag inför beslut om ett eventuellt vidare genomförande. För att en eventuell snedvridning av hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor skulle bli så liten som möjligt föreslog Trafikverket att nykterhetsstödjande kontroller skulle införas i samtliga hamnar med förarbunden färjetrafik samt vid Öresundsbron, dvs. 23 hamnar plus Öresundsbron. Trafikverket bedömde att ett rätt utformat verktyg och en väl övervägd verksamhet med framgång även skulle kunna användas vid andra trafikintensiva platser. Trafikverket föreslog att man skulle utveckla ett innovativt koncept och att det skulle införas stegvis.

Hösten 2017 presenterade regeringen en satsning på alkobommar. Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar var en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och arbetet för ökad säkerhet och trygghet på

vägarna. Regeringen gjorde i budgetpropositionen hösten 2017 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) bedömningen att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och på andra strategiska platser utökar polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidrar till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg i en satsning skulle relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. Regeringen framförde att synliga anläggningar för automatisk hastighetsövervakning vid utvärdering har visat sig ha en hög allmän- och individpreventiv effekt trots en relativt låg grad av aktivering. Regeringens bedömning var att en ungefär lika hög preventiv effekt går att uppnå när automatiska nykterhetskontroller införs, vilket främjar en ökad trafiknykterhet.

I september 2017 lämnade regeringen ett uppdrag till Trafikverket att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket skulle enligt uppdraget även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. Vidare skulle anläggningarna införas stegvis, och målet var att minst en anläggning skulle vara i drift senast den 1 juli 2018. Trafikverkets slutredovisning av uppdraget presenterades i december 2020. Trafikverket rapporterar att man har utvecklat tekniklösningar och arbetsmetoder för nykterhetskontroller i hamnar, både för anläggningar för egenkontroll av tillståndsgiven trafik (nedan benämnda typ 1) och för myndighetskontroller av färjetrafik (nedan benämnda typ 2). För att verifiera utvecklade lösningar och metoder har enligt Trafikverket två anläggningar etablerats och tagits i drift:

- Kontrollanläggningar av typ 1 kan drivas av respektive hamn som en ”egenkontroll” av fordonsförarens nykterhet där polis endast tillkallas när anläggningen indikerat att någon är misstänkt för rattfylla. Detta är enligt Trafikverket möjligt eftersom de förare som trafikerar hamnområdet behöver ha hamnens tillstånd och i detta tillstånd kan underkastelse av nykterhetskontroller ingå. En anläggning av denna typ var i drift i Göteborgs energihamn under perioden augusti 2019 till mars 2020 då den togs ur drift på grund av situationen med coronapandemin.
- Kontrollanläggningar av typ 2 möter fordonsförare som inte har underkastat sig något avtal om nykterhetskontroller, t.ex. färjetrafik, varför nykterhetskontroller vid dessa anläggningar enligt Trafikverket måste utföras av en kontrollmyndighet. En anläggning av den här typen var i drift i Trelleborgs hamn från januari 2020 till mars 2020 då även den togs ur drift på grund av rådande situation med risk för spridning av coronaviruset.

I flera hamnar, bl.a. Kapellskärs hamn, Karlskrona hamn, Karlshamn hamn, Värtahamnen och Stadsgårdens hamn, är planering, projektering och etablering av kontrollanläggningar påbörjat. På grund av spridningen av coronaviruset har de anläggningar som tagits i drift varit avstängda, och de hamnar som har anläggningar klara att ta i drift eller som håller på att planeras avvaktar Polismyndighetens agerande i frågan. Trafikverket redovisar att

resultaten av genomförda kontroller i Göteborgs energihamn och Trelleborgs hamn indikerar att förekomsten av rattfulla förare är på samma nivå i dessa hamnar som för det övriga vägnätet i Sverige.

Trafikverket drar slutsatsen att nykterhetskontroller i hamnar är viktiga och prioriterade på samma sätt som i det övriga vägnätet. Trafikverket konstaterar att användningen av automatiserade kontrollanläggningar, som t.ex. alkobommar, är att betrakta som våldsanvändning och kräver närvaro av personal från någon kontrollmyndighet. Ett införande av trafiksäkerhetskontrollanter skulle enligt Trafikverket ge möjligheter till en ny resurs att använda vid kontroller av färjetrafiken i hamnar och avlasta kontrollmyndigheterna. Ett införande skulle göra att etableringen av kontrollplatser i hamnar och andra lämpliga trafikmiljöer skulle kunna intensifieras med stora trafiksäkerhetsvinster som följd.

Om kontrollerna genomförs som egenkontroll vid infarten till hamnen och med hamnen som huvudman kan automatiserad kontroll med exempelvis alkobommar enligt Trafikverket med fördel användas. Detta skulle bidra till en ökad trafiksäkerhet i vägnätet samtidigt som det kan skapa en förbättrad arbetsmiljö i hamnområdet. Erfarenheterna från Göteborgs energihamn är enligt Trafikverket mycket goda.

Hamnbolagen har ingen juridisk skyldighet att upplåta mark eller att medverka till etableringen av nykterhetskontroller, varför all etablering av kontrollanläggningar enligt Trafikverket måste ske på basis av frivillighet hos hamnarna. Metoder och teknik för nykterhetskontroller har utvecklats, testats och verifierats och de aktörer som har deltagit i arbetet – branschorganisationer, berörda hamnar, rederier och myndigheter – har ställt sig positiva till framtagna koncept. Trafikverket uppger dock att coronapandemin har försvårat arbetet med uppdraget på flera sätt. I stort sett alla diskussioner med hamnarna om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller har pausats. Ett fåtal anläggningar har varit i drift.

Baserat på ovanstående slutsatser rekommenderar Trafikverket ett fortsatt arbete som innebär

- att införande av trafiksäkerhetskontrollanter möjliggörs
- att Trafikverket ges i uppdrag att fortsätta införandet av funktionella kontrollplatser (typ 2) i hamnar med färjetrafik för nyttjande av kontrollmyndigheterna och trafiksäkerhetskontrollanter
- att Trafikverket ges i uppdrag att fortsätta etablerandet av kontrollanläggningar (typ 1) i hamnar med tillståndsgiven trafik
- att Trafikverket ges möjlighet att finansiera fortsatt utveckling i form av anskaffning, etablering och underhåll av anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar
- att Trafikverket ges i uppdrag att införa ett användarråd i syfte att följa upp och utvärdera verksamheten.

I mars 2021 uppgav infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:2094 att anläggningen i Göteborgs energihamn är ett exempel på en anläggning för

egenkontroll av tillståndsgiven trafik. Statsrådet menade att upplägget är fördelaktigt eftersom det möjliggör kontroller utan att polisen måste vara på plats och kan tjäna som en förebild för andra hamnar. Parallellt med detta har utveckling pågått för att etablera anläggningar för myndighetskontroll vid färjetrafik. I januari 2020 togs en sådan anläggning i drift i Trelleborgs hamn.

I december 2021 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i sina svar på frågorna 2021/22:521 och 2021/22:638 vikten av att förhindra onyktra förare. Statsrådet konstaterade att coronapandemin på flera sätt kraftigt har försvårat arbetet med att etablera anläggningar och att använda dessa. En stor del av Trafikverkets och hamnarnas diskussioner om utveckling och planering av anläggningar för nykterhetskontroller har därför pausats. Statsrådet anförde att så snart smittläget tillåter förväntar han sig att de anläggningar för nykterhetskontroll vid svenska hamnar som nu är etablerade börjar användas ordentligt. Det är viktigt att arbetet för ökad trafiksäkerhet fortsätter och utvecklas, inte minst när det gäller nykterhetskontroller i trafiken. I december 2021 betonade infrastrukturministern i interpellationsdebatt 2021/22:118 att regeringen systematiskt arbetar med bl.a. alkobommar, fler kontroller och skärpt lagstiftning. Statsrådet pekade på att polisen och andra myndigheter gör viktiga insatser och att det är bekymmersamt att en del av arbetet har avstannat under pandemin, men han betonade att man förstår det från arbetsmiljösynpunkt.

Alkolås i fordon

Bakgrund

Ett alkolås är en teknisk anordning som är kopplad till bilens tändningssystem. För att starta fordonet måste föraren blåsa i ett munstycke och utandningsluften kontrolleras. Om det finns alkohol i utandningsluften som motsvarar eller överstiger den lagliga gränsen går motorn inte att starta.

Alkolås kan användas dels i ett körkortsprogram efter rattfylleri, dels i förebyggande syfte som ett kvalitetssäkringsverktyg.

Körkortsprogram efter rattfylleri

Riksdagen fattade i december 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkorts innehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83). Syftet med systemet är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen. Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få körkort med villkor om alkolås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av

rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkoholförtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § trafikbrottslagen (1951:649). Vidare gäller att personen i fråga ska vara permanent bosatt i Sverige och ha ett körkort utfärdat i en stat inom EES.

Våren 2017 ställde sig riksdagen bakom regeringens förslag till ändringar i körkortslagen (prop. 2016/17:83, bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). Lagändringarna innebär bl.a. att det har blivit möjligt att bevilja innehav av körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 2017.

VTI:s utvärderingar tyder på att systemet som innebär att körkortsinnehav med alkohol kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri har önskvärd effekt. En enkätstudie visar att de tillfrågade uppger att de mer sällan eller aldrig dricker alkohol, och när de dricker är det en mindre mängd än tidigare. Bland dem som har alkohol och arbetar är behovet av att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkohol. Bland dem som inte arbetar är de viktigaste skälen att körkortet behövs för att kunna ha ett socialt liv och en meningsfull fritid samt för inköp. För dem utan alkohol är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkohol, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkohol eller att de klarar sig bra utan körkort.

Alkohol som kvalitetssäkringsverktyg

Innovation och digitalisering går snabbt inom fordonsutvecklingen. Trafikverket framför att man successivt kommer att möta nya tekniker och andra former av lösningar för att öka andelen nykter trafik i transportsystemet. Trafikverket tog 2010 tillsammans med MHF och alkohollieferantörerna fram en lista över tekniska specifikationer och tips på vad man behöver tänka på när man ska köpa alkohol. Enligt Trafikverket kan checklistan ses som en rekommendation som kan underlätta när man ska ställa krav vid en upphandling.

Trafikverket ingår tillsammans med Transportstyrelsen i ett europeiskt nätverk som tar upp erfarenheter från bl.a. användning av alkohol i förebyggande syfte. Nätverket uppmärksammar dessutom forskning och utveckling, framsteg i projekt med ny nykterhetsstödjande teknik, standarder, föreskrifter m.m. Sverige deltar vidare genom Trafikverket i det europeiska samarbetet med standardisering av alkohol. Trafikverket samverkar även om att ta fram kunskapsunderlag och strategier inom området nykter trafik samt för innovativa steg mot smart teknik och metodik som förhindrar rattfylleri. Verket stöder teknikutveckling av nykterhetsstödjande system som kan installeras i fordon i framtiden.

Allt fler aktörer kräver enligt Trafikverket alkoholås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Dessutom är Trafikverket en av flera initiativtagare till projektet Drive Me i Göteborg. Inom projektet utrustas ett antal fordon med alkoholsensorteknik som möjliggör datainsamling som grund för fortsatt forskningsarbete.

Av Trafikverkets rapport Allmänhetens syn på trafiksäkerhet – Resultat från Trafiksäkerhetsenkäten 2020 (rapport 2020:228) framgår att sju av tio anser att alla bilar borde utrustas med alkoholås. Andelen är högre bland kvinnor, 79 procent, jämfört med 64 procent av männen. De som inte har körkort och de som kör mer sällan ställer sig enligt rapporten mer positiva till alkoholås i alla bilar än personer med körkort och de som kör bil ofta. Andelen som instämde 2020 var den högsta under de år som frågan har ställts. I Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2020 (rapport 2021:099) konstateras att det finns en stor potential i tekniska lösningar som alkoholås och system i fordonen som kan upptäcka nedsatt körförmåga.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om hur olika insatser mot alkohol och droger i trafiken ska vidtas behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet såg med stor oro på förekomsten av alkohol och droger i trafiken och välkomnade att det förebyggande arbetet har intensifierats. Utskottet lyfte också fram teknikutvecklingen, inte minst det fortsatta arbetet med fordonsutveckling, alkoholås och införandet av alkobommar för att kontrollera och stoppa rattfylleri. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Alkoholås och annat arbete mot alkohol och droger

Utskottet konstaterar inledningsvis att i genomsnitt var femhundra bilist är rattfull. Utskottet menar att detta är bekymmersamt. Utskottet vill starkt understryka att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Reaktions tiden blir längre redan vid låga promillenivåer. Alkoholen bedövar det centrala nervsystemet, och därför blir samspelet mellan muskler och nerver sämre. Vidare har alkoholen en dämpande effekt på kroppen, och man märker inte att tröttheten smyger sig på.

Utskottet ser med stor oro på förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken. Utskottet välkomnar därför att det förebyggande arbetet mot alkohol och narkotika i trafiken har intensifierats. Utskottet konstaterar att de ansvariga myndigheterna bedriver ett aktivt arbete för att på olika sätt förebygga och motarbeta rattfylleri. Det görs olika insatser mot alkohol och droger i trafiken, men åtgärderna mot rattfylleri behöver bli effektivare för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och för att därmed uppnå trafiksäkerhetsmålen och nollvisionen.

Utskottet vill särskilt lyfta fram att regeringen nyligen lämnade en skrivelse till riksdagen om den nya ANDTS-strategin. I strategin behandlas bl.a. frågan om sällningsprov. Utskottet ser vidare positivt på att både förebyggande informationssatsningar och kontrollåtgärder har intensifierats och att frågan om bl.a. hårdare straffsanktionering bereds.

Dessutom vill utskottet lyfta fram att det sedan flera år pågår en lovande teknikutveckling för att förbättra nykterhetsstödjande system. Utskottet förutsätter att regeringen fortsätter att stödja denna utveckling där den anser att det finns skäl. Utskottet har redan tidigare understrukit att innovation och digitalisering går snabbt inom fordonsutvecklingen och att vi successivt kommer att möta andra former av lösningar för att öka andelen nyktra förare i vårt transportsystem. Utskottet välkomnar denna utveckling.

När det gäller motionerna om alkohol i fordon vill utskottet peka på att det pågår en snabb teknikutveckling som gör att fordonen blir både säkrare och smartare. För att nå nollvisionen är det viktigt att ta vara på de möjligheter som teknikutvecklingen ger, och en sådan möjlighet är att verka för att införa alkohol som standard i nya bilar. Detta är en möjlig åtgärd som skulle förhindra rattfylleri och troligen rädda flera liv. Utskottet anser att en ökad användning av alkohol är mycket positiv men påminner samtidigt om att andra system än tvingande lagregleringar kan vara bättre alternativ för att ytterligare öka användningen av alkohol. Utskottet ställer sig liksom tidigare positivt till att en långsiktig ambition bör vara att alkohol, eller annan teknik som förhindrar påverkade förare att köra, ska bli standard i alla nya fordon. För att uppnå en bred användning är det angeläget att användarvänliga och mindre kostsamma alkohol tas fram.

Alkobommar

När det gäller motionerna om alkobommar vill utskottet peka på att Trafikverket har utrett frågan och lämnat förslag till regeringen för vidare beredning. Utskottet anser att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de gör det möjligt att kontrollera och stoppa rattfylleri. Alkobommar är den viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige. Liksom tidigare vill utskottet i sammanhanget även lyfta fram vikten av konkurrensneutralitet. Det är viktigt att inte snedvrیدا hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med införandet av alkobommar. Utskottet vill liksom tidigare år understryka att det finns ett brett engagemang i utskottet i fråga om alkobommar som ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och därmed som ett viktigt verktyg för att uppnå nollvisionen. Utskottet välkomnar att infrastrukturministern har anfört att det är viktigt att arbetet för ökad trafiksäkerhet fortsätter och utvecklas när det gäller nykterhetskontroller i trafiken, bl.a. genom alkobommar. Utskottet kommer även i fortsättningen att noga följa arbetet med att införa alkobommar.

Sammanfattande bedömning

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:342 (SD) yrkande 5, 2021/22:2091 (SD), 2021/22:2954 (SD) yrkande 19, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 37 och 76, 2021/22:3502 (C) yrkande 9, 2021/22:3579 (C) yrkande 42, 2021/22:3757 (M) yrkande 48 och 2021/22:3878 (KD) yrkandena 1, 3 och 6–8.

Korsningar med väg och järnväg

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med korsningar mellan väg och järnväg. Utskottet framhåller vikten av att plankorsningar är säkra och välkomnar att en mer systematisk satsning på att öka säkerheten i plankorsningar har inletts.

Jämför reservation 13 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2953 yrkande 44 uppmärksammar Patrik Jönsson m.fl. (SD) behovet av att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade plankorsningar. Motionärerna menar att större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och antalet bevakade plankorsningar.

I motion 2021/22:501 anför Ann-Sofie Lifvenhage (M) att det bör införas en ny svensk standard för viadukthöjdvärnare för att hindra fordon från att köra in i viadukter. Motionären menar att det bör utredas hur ett hinder eller stopp en bit före en viadukt ska konstrueras för att förhindra att stora fordon både orsakar risk för personskada, broskada och fordonsskador och hindrar ett effektivt trafikflöde.

I motion 2021/22:502 uppmärksammar Ann-Sofie Lifvenhage (M) behovet av att påskynda arbetet med att bygga bort plankorsningar där snabba tåg passerar genom tätorter. Motionären betonar att det är en viktig säkerhetsåtgärd att så snabbt som möjligt ta bort plankorsningar i tätorter.

I motion 2021/22:1913 framför Johnny Skalin (SD) att det behövs ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar. Motionären menar att staten som ett led i nollvisionen bör säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken tas bort för att ersättas med en bevakning med signaler och bommar.

Bakgrund

Plankorsningar

Korsningar mellan väg och järnväg i samma plan kallas plankorsningar. Enligt uppgift från Trafikverket finns det sammanlagt 9 000 plankorsningar i

Sverige. Av dessa ansvarar Trafikverket för 6 500. Totalt finns det 3 400 plankorsningar med någon form av aktiv skyddsanordning, dvs. antingen bommar eller enbart ljus- och ljudsignaler. Av dessa förvaltar Trafikverket 2 800. Det finns 5 200 plankorsningar som är tillgängliga för allmänheten och där skyddsalternativet är enbart kryssmärken eller ingenting alls.

I budgetpropositionen för 2022 informerar regeringen om att totalt 85 personer omkom i bantrafiken under 2020, varav 4 personer i olyckor och 81 i självmord. Detta är en minskning med ca 25 procent jämfört med 2019 års 112 omkomna. Självmorden har sedan 2000 stått för ungefär 80 procent av alla omkomna i bantrafiken. Enligt statistik från Trafikanalys inträffade 32 olyckor vid järnvägen under 2020. Inom bantrafiken är självmordshändelser vanligare än olyckshändelser. Under 2020 inträffade 75 självmordshändelser vid järnväg. Enligt Trafikanalys omkom en vägtrafikant under 2020 när denne skulle passera en korsning i plan mellan väg och järnväg. År 2019 omkom sex personer i plankorsningsolyckor.

Trafikverket har under flera års tid arbetat med att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de som finns kvar. Under perioden 2016–2018 togs 305 plankorsningar bort. Därutöver har Trafikverket bildat servitut och avverkat skog för att öka sikten i ett fyrtiotal plankorsningar. Vid större banupprustningar samarbetar myndigheten med markägare och kommuner för att ta bort plankorsningar, alternativt leda om trafiken till en säkrare plankorsning eller helst en planskild korsning. På de plankorsningar som blir kvar arbetar myndigheten med att öka skyddet med hjälp av bommar. Nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Regeringen har bedömt att Trafikverkets arbete i denna del behöver stärkas för att uppnå en ökad säkerhet och ett minskat antal skadade och omkomna. I januari 2019 gav regeringen därför Trafikverket i uppdrag att vidta åtgärder för att öka säkerheten vid plankorsningar på den statliga järnvägen. I uppdraget ingick att Trafikverket inom befintliga ekonomiska ramar skulle se över hur arbetet för förbättrad säkerhet vid plankorsningar kan bedrivas effektivare i närtid. Regeringsuppdraget slutredovisades i maj 2019. I sin redovisning anför Trafikverket inledningsvis att man bedriver ett fortlöpande arbete med att beskriva och analysera problematiken med personpåkörningar inom järnvägstransportsystemet samt ta fram riktade investeringsåtgärder för att minska antalet sådana händelser. För att öka säkerheten ytterligare vid plankorsningar har Trafikverket identifierat och inventerat vilka typbrister som finns och presenterar därefter en plan för hur framdriften kan öka och systematiken förbättras för att åtgärda dessa brister.

Enligt Trafikverket har regeringsuppdraget resulterat i en systematisk satsning på att öka säkerheten i de plankorsningar som har förhöjd olycksrisk. Dessa kan generellt delas upp i två grupper: dels plankorsningar som kan förbättras på förhållandevis kort tid genom enklare åtgärder, såsom siktröjning, ett arbete som enligt Trafikverket ska pågå under 2020–2023, dels plankorsningar som behöver byggas om eller ersättas med en ny anläggning, vilket tar längre tid eftersom åtgärderna måste projekteras. Detta arbete

beräknas pågå under perioden 2024–2025. Enligt Trafikverket kommer totalt ca 1 000 plankorsningar att ses över. Där det saknas tillräckligt skydd kommer plankorsningarna att åtgärdas så att tillräckligt skydd uppnås. Under perioden 2020–2025 beräknar Trafikverket att årligen åtgärda ett hundratal obebakade plankorsningar med dålig sikt runt om i Sverige genom utökad siktröjning.

I januari 2021 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på frågorna 2020/21:1325, 2020/21:1326, 2020/21:1370 och 2020/21:1384 att Sverige ska ha en robust, miljöanpassad och pålitlig transportinfrastruktur som bl.a. håller en hög trafiksäkerhet. Det är viktigt att stärka ett aktivt säkerhetsarbete i transportsystemet, och regeringens mål är att antalet omkomna i trafiken ska minska. I juni 2021 betonade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:3108 att en hög trafiksäkerhet i väg- och järnvägsanläggningen är en viktig fråga för regeringen och att Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet. Under 2020 åtgärdade Trafikverket totalt 64 plankorsningar. 19 av dessa ingår i den ökade satsningen på plankorsningar. Utöver att Trafikverket genomför åtgärder på enskilda plankorsningar över hela landet förbättras enligt statsrådet även säkerheten i samband med upprustning av hela järnvägsstråk. I april 2022 anförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2021/22:1414 att Trafikverket till följd av regeringsuppdraget har inlett en mer systematisk satsning på att öka säkerheten i de plankorsningar som har förhöjd olycksrisk och att verket genomför funktionsutredningar för att ta fram förslag på hur dessa prioriterade korsningar kan göras säkrare. Under 2020 och 2021 åtgärdade Trafikverket totalt ca 220 plankorsningar och genomförde utökade siktröjningar på 130 platser. Utöver dessa åtgärder utförs det kontinuerliga besiktningar och närsiktröjningar inom baskontrakten för järnvägsunderhåll för att förbättra sikten och höja säkerheten. Trafikverket genomför även åtgärder på enskilda plankorsningar över hela landet i samband med upprustningar av hela järnvägsstråk i syfte att förbättra säkerheten. Ministern påminde om att 3 miljarder kronor har avsatts i den nu gällande nationella planen för att bygga bort risker i järnvägssystemet. Ministern menade att det kommer att bidra till en säkrare järnvägsanläggning och betonade att han kommer att fortsätta att följa frågan.

Viadukter

En viadukt är en bro som leder en väg, järnväg eller spårväg över t.ex. en väg, ett vattendrag eller en dalgång.

Det finns ett vägmärke (Begränsad fordonshöjd) som anger förbud mot trafik med fordon över en viss höjd om den fria höjden är lägre än 4,5 meter. Högsta tillåtna fordonshöjd anges på märket.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om plankorsningar behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen

skulle avslå yrkandena. Riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att myndigheterna bedriver ett aktivt arbete för att öka säkerheten vid järnvägsövergångar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill starkt framhålla vikten av att plankorsningar i enlighet med nollvisionen är säkra och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i plankorsningsolyckor. Utskottet välkomnar att en hög trafiksäkerhet i väg- och järnvägsanläggningen är en viktig fråga för regeringen och att Trafikverket har inlett en mer systematisk satsning på att öka säkerheten i plankorsningar. Utskottet framhåller att det görs flera insatser för att öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar. Utskottet avser att följa det fortsatta arbetet i frågan med stort intresse.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:501 (M), 2021/22:502 (M), 2021/22:1913 (SD) och 2021/22:2953 (SD) yrkande 44.

Viltolyckor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med att förhindra viltolyckor. Utskottet ser allvarligt på det förhållandevis stora antalet viltolyckor och bedömer samtidigt att arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet. Utskottet framhåller särskilt arbetet med att skapa säkra passager för djur.

Jämför reservation 14 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 57 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket av viltsäkra övergångar samt andra åtgärder. Motionärerna menar att utvecklingen är oroande och oacceptabel och konstaterar att Trafikverkets arbete med nollvisionen fokuserar på att minska olyckor med dödlig utgång, vilket har medfört att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet.

I motion 2021/22:2235 yrkande 3 anför Erik Ottoson (M) att regeringen bör vidta åtgärder för att begränsa antalet dödade och skadade jakthundar i trafiken. Motionären uppmärksammar att hundratals jakthundar dör eller skadas i trafikolyckor varje år och att det på många platser saknas viltstängsel, varför det finns skäl att se över hur trafiksäkerheten ser ut för jakthundar på statliga vägar.

I motion 2021/22:3108 yrkande 2 anför Cecilia Widegren (M) att det bör göras en översyn av på vilket sätt antalet trafikolyckor som orsakas av vilt och vildsvin ska minska. Motionären pekar bl.a. på att antalet trafikolyckor med vildsvin ökar.

I motion 2021/22:401 understryker Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD) behovet av att prioritera att uppföra viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna. Motionärerna menar att den mest kostnadseffektiva lösningen för att förhindra viltolyckor är viltstängsel.

I motion 2021/22:1621 yrkande 3 uppmärksammar Per Åsling (C) behovet av skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar. Motionären framhåller att det behövs insatser på flera håll för att säkra rennäringens framtid, t.ex. att renbete kan nyttjas invid vägar och järnvägar och att man bygger stängsel där så behövs.

I motion 2021/22:1714 anför Gudrun Brunegård (KD) att vägar med hög frekvens av viltolyckor bör prioriteras vid uppsättning av viltstängsel. Motionären menar att viltstängsel är det mest effektiva sättet att förhindra viltolyckor och att det är av stor vikt att större vägar med omfattande pendlingstrafik görs säkra att färdas på.

Bakgrund

Enligt Nationella Viltolycksrådet rapporterades 65 430 olyckor med vilt under 2022. Antalet viltolyckor ökade mellan 2016 och 2019 från 58 579 till 64 931, för att minska till 61 158 år 2020 och sedan stiga 2021. Rådjur, vildsvin, älg och dovhjort är de vanligaste viltslagen.

Trafikverket har ansvar för att vidta åtgärder i infrastrukturen för att minska antalet viltolyckor. Huvudsakligen handlar det om olika typer av passager för djur i kombination med viltstängsel. Trafikverket arbetar med att göra infrastrukturen genomsläpplig för djur samtidigt som man hanterar och förebygger viltolyckor på väg och järnväg. Trafikverket kartlägger de farligaste vägsträckorna där flest viltolyckor inträffar, och detta material utgör underlag för att vidta åtgärder för att minska antalet viltolyckor. Enligt uppgift från Trafikverket måste åtgärderna i första hand vidtas på det mest trafikerade nätet och på sträckor där det sker många viltolyckor över tid.

Under 2018 började samråd genomföras via regionala viltolycksråd i syfte att prioritera och samordna åtgärder för att minska antalet viltolyckor så kostnadseffektivt som möjligt. Ett exempel på en barriär för de djur och växter som finns i landskapet som nu åtgärdas är E6 över Hallandsåsen mellan Båstad och Ängelholm. Där har Trafikverket byggt en s.k. ekodukt som är 32 meter bred. Trafikverket menar att ekodukten kommer att gynna den biologiska mångfalden, att djuren får lättare att ta sig över vägen och att det skapas förutsättningar för en ökad trafiksäkerhet eftersom risken för viltolyckor minskar. Hösten 2021 färdigställdes ekodukten över E6 på Hallandsåsen. En utvärdering av djurens användning av ekodukten över E65 i Skåne visar att flera djurarter ofta använder bron. Även viltpassagen som infördes ungefär

samtidigt på väg 108 mellan Svedala och Staffanstorp fungerar enligt Trafikverket väl.

Det finns drygt 800 mil viltstängsel utmed det allmänna vägnätet. Trafikverket och Nationella Viltolycksrådet har tagit fram viltolyckskartor för att enklare kunna planera var fysiska åtgärder ska vidtas för att förhindra viltolyckor. Därtill medverkar Trafikverket i ett flertal forsknings- och utvecklingsprojekt i syfte att förbättra arbetssätt och utveckla nya metoder och verktyg som kan användas i fysisk planering för att minska antalet viltolyckor. Enligt Trafikverket kan ny teknik på sikt minska antalet viltolyckor. Fordon med modern teknik kommer exempelvis att kunna varna för vilt.

Även infrastrukturministern framförde i sitt svar på fråga 2019/20:1025 att det sker en utveckling där allt fler fordon utrustas med modern teknik och sensorer som kommer att kunna varna för vilt. Ministern pekade dessutom på att en intressant utveckling är att informationen också kan kommuniceras till andra trafikanter i området som därmed kan varna varandra. Ministern konstaterade att Trafikverket arbetar med kunskapsuppbyggnad, forskning och samverkan för att kunna vidta rätt åtgärder för att minska antalet viltolyckor och att han kommer att fortsätta att följa detta arbete.

I budgetpropositionen för 2021 gör regeringen bedömningen att arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet. Samtidigt bedömer regeringen att utvecklingen av antalet viltolyckor har varit negativ trots riktade åtgärder. Under 2019 fokuserade Trafikverket bl.a. på att skapa säkra passager för klövvilt och andra djur, totalt 107 nya passager. Under 2018 vidtogs totalt 131 åtgärder kopplade till passager för djur, vilket var en ökning med 40 stycken eller ca 30 procent jämfört med året före.

I mars 2021 konstaterade infrastrukturminister Tomas Eneroth i sitt svar på fråga 2020/21:2133 att viltstängsel längs med delar av järnvägen kan vara en viktig åtgärd för att hindra vilt- och renpåkörningar. Samtidigt kan det även medföra begränsningar av djurens möjligheter att röra sig naturligt i sina livsmiljöer. Trafikverket bedriver därför forsknings- och utvecklingsprojekt i syfte att förbättra arbetssätt såväl som utveckla nya metoder och verktyg. Syftet är att bli bättre på att ta hänsyn till vilt och renar vid planering och underhåll av infrastrukturen. Statsrådet påminde om att det även finns väl etablerade samarbeten i frågor om vilt- och renolyckor i Nationella Viltolycksrådet och samråd med samebyar. Vidare uppmärksammade statsrådet att Trafikverket under 2020 hade genomfört flera åtgärder längs med järnvägen i norra Sverige för att minska risken för påkörning av renar. Arbetet koncentreras till de områden där tågtrafiken är intensiv och åtgärder ger bäst effekt. Infrastrukturministern konstaterade att det pågår ett flertal initiativ och samarbeten för att minska antalet viltolyckor. Statsrådet betonade att Trafikverket satsar på kunskap, forskning och samverkan för att kunna göra rätt insatser.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om viltstängsel behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade bl.a. att myndigheterna bedriver ett aktivt arbete för att minska risken för viltolyckor.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser mycket allvarligt på det förhållandevis stora antalet viltolyckor i Sverige. Utskottet noterar samtidigt att det pågår ett aktivt arbete vid Trafikverket för att minska risken för viltolyckor och att insatserna har ökat i intensitet under de senaste åren. Det pågår flera initiativ och samarbeten inom området. Utskottet bedömer att arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet och vill särskilt framhålla vikten av att fortsätta att kontinuerligt arbeta med att minska infrastrukturens barriäreffekter för djur och skapa säkra passager.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:401 (SD), 2021/22:1621 (C) yrkande 3, 2021/22:1714 (KD), 2021/22:2235 (M) yrkande 3, 2021/22:3108 (M) yrkande 2 och 2021/22:3679 (C) yrkande 57.

Vissa trafikregler

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa trafikregler. Utskottet bedömer att gällande regelverk är ändamålsenligt när det gäller väjningsplikt, obebakade övergångsställen, högersvängar vid rödljus, trafikljus och omkörning av tunga lastbilar. Utskottet konstaterar också att det pågår ett löpande underhåll av vägmärkingar och skyltar och välkomnar arbetet för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser.

Jämför reservation 15 (SD) och 16 (L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2968 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats bör utredas (yrkande 10). Motionärerna betonar att skolbussen ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Vidare tar motionärerna upp frågan om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken (yrkande 12). Motionärerna konstaterar att bussförare har vissa svårigheter att upptäcka alla potentiella faror i tid, och det behöver utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med s.k. mobileye-teknik eller liknande teknik som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera olyckor. Dessutom menar

motionärerna att den s.k. zebalagen bör utvärderas (yrkande 33). Motionärerna menar att det sker alltför många olyckor vid obevakade övergångsställen och eventuellt behöver ändringar göras i lagen för att minska olyckstalen. Motionärerna menar vidare att det är viktigt att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar (yrkande 39). De konstaterar att det kan vara svårt att avgöra lämpligt avstånd till framförvarande fordon, men genom upplysningar i form av skyltar och markeringar på vägbanan kan vägtrafikanter enklare hålla avstånd till framförvarande fordon.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 9 menar Helena Gellerman m.fl. (L) att underhållet av vägmarkeringar som syftar till att stärka trafiksäkerheten bör prioriteras. Motionärerna konstaterar att vägmarkeringar och vägs skyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem och att Trafikverkets arbete för att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som hjälper föraren att hålla sig i sitt körfält är av största betydelse.

I motion 2021/22:1133 uppmärksammar John Weinerhall (M) behovet av att utreda förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik eller åtminstone utöka antalet sträckor med sådana begränsningar. Motionären menar att det är viktigt att inte trafiktempot påverkas av lastbilar eller bussar som kör om varandra.

I motion 2021/22:342 anför Markus Wiechel m.fl. (SD) att högersvängar vid rödljus bör tillåtas (yrkande 1). Motionärerna hänvisar till att bilister i flera länder tillåts svänga höger vid rödljus, vilket gör att trafiken flyter på bättre och blir miljövänligare. Vidare tar motionärerna upp frågan om trafikljus med nedräkning (yrkande 2). Motionärerna hänvisar till erfarenheter från andra länder och menar att sådana trafikljus minskar stress och innebär att körningen tär mindre på miljön, varför regeringen bör ta fram förslag för att verka för att utveckla och utnyttja ett sådant system i Sverige. Dessutom tar motionärerna upp väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att högerregeln kan betraktas som grundprincipen för vägkorsningar, men denna regel är inte problemfri, varför regeringen bör verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt vid korsningar i syfte att på sikt få bort behovet av högerregeln.

Gällande rätt

De allmänna trafikreglerna finns i trafikförordningen (1998:1276). Trafikreglerna gäller alla trafikanter, både på vägarna och i terrängen. Trafikverket och kommunerna utfärdar föreskrifter om bl.a. hastigheter och bärighetsklasser. Dessutom finns lokala trafikföreskrifter som kommunerna och länsstyrelserna beslutar om. Därtill finns regler som gäller för respektive fordon. Grunden är en FN-konvention om vägmärken och signaler som undertecknades i Wien 1968.

Transportstyrelsen är den centrala tillsynsmyndigheten inom transportområdet. Det är också den myndighet som oftast utfärdar föreskrifter. Inom

vägtrafiken har därutöver Polismyndigheten en viktig roll som kontrollmyndighet.

De svenska trafikreglerna stämmer enligt Trafikverket väl överens med de som finns i andra länder. De flesta bestämmelser är resultatet av en löpande diskussion och utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna såväl internationellt som nationellt. Ibland har regelutveckling initierats efter större olyckor som har synliggjort områden som behöver stärkas för att höja säkerheten.

Vägmarkeringar och vägskyltar

Bakgrund

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och vägskyltar. Aktuella bestämmelser om vilka anvisningar genom vägmärken, trafiksignaler, vägmarkeringar m.fl. som får användas framgår av vägmärkesförordningen (2007:90). Utformning, storlek och färgsättning framgår av dels vägmärkesförordningen, dels tillämpningsföreskrifter från Transportstyrelsen. Vägmarkeringar används enligt Transportstyrelsen för att reglera, varna eller vägleda trafikanter. De förekommer antingen separat eller tillsammans med vägmärken eller andra anordningar. Väghållaren sätter upp och underhåller vägskyltar, vägmärken och andra anordningar. Staten, kommuner, vägföreningar eller enskilda fastighetsägare är väghållare för olika typer av vägar. I Trafikverkets regelsamling Vägars och gators utformning (VGU) finns både krav och råd om utformningen av gaturummet, däribland för vägmarkeringar och andra anordningar. Dessutom har Trafikverket tillsammans med SKR tagit fram en kommunal VGU-guide om vägars och gators utformning i tätort. Trafikverket påbörjade under 2019 ett arbete med att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som hjälper föraren att hålla sig i sitt körfält, exempelvis Lane Departure Warning och Lane Keeping Assist.

Det framgår av 2 kap. 1 § trafikförordningen att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. Enligt 3 kap. 2 § ska avståndet till ett framförvarande fordon anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas.

Förbudsmärket Minsta avstånd anger förbud mot att hålla kortare avstånd till framförvarande motordrivna fordon i samma färdriktning än som anges på märket. Minsta tillåtna avstånd anges på märket som oftast används vid t.ex. en bro eller en vinterväg på sjöis.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet föreslog i april 2020 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till regeringen om att bl.a. ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar. Kammaren biföll utskottets förslag

(bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223). Bakgrunden till utskottets förslag var att driva på regeringens arbete med att utveckla självkörande fordon. Utskottet underströk att en av förutsättningarna för den nya tekniken med självkörande fordon är att det finns en enhetlig standard för vägmarkeringar över hela EU. Vägmarkeringar är ett kontinuerligt visuellt stöd för både dagens mänskliga förare och sensorer i framtidens autonoma körning. Mot den bakgrunden ansåg utskottet att Trafikverket borde få i uppdrag att bl.a. ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar där det sätts en minimnivå på acceptabel standard, både för dagens fordon och för framtidens teknik med självkörande fordon.

Pågående arbete

Trafikverket tar löpande fram underhållsplaner för bl.a. vägmarkeringar och skyltar. I november 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att redovisa hur stor del av den statliga väginfrastrukturen som bedöms hålla en sådan kvalitet och standard att det medger möjlighet till användning av uppkopplade och automatiserade körsystem i fordon. I uppdraget ingår att redogöra för vilka krav som ska ställas på den statliga väginfrastrukturens tillstånd samt att bedöma och redogöra för behov av åtgärder för att möjliggöra användning av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. Trafikverket ska redogöra för vilka åtgärder som behöver vidtas för att säkerställa att befintlig väginfrastruktur ska kunna användas av automatiserade fordon. Det kan t.ex. avse att säkerställa att vägmarkeringar är utformade och underhålls på ett sådant sätt att de kan avläsas maskinellt eller att trafikskyltar inte ger motstridig information. Trafikverket ska vidare ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar och annan viktig vägutrustning i syfte att främja och stödja automatiserade fordon. Dessutom ska Trafikverket redogöra för om det finns alternativa tekniska lösningar som kan komplettera eller ersätta delar av dagens väginfrastruktur för att öka tillgängligheten och säkerheten vid framförandet av automatiserade fordon med förarstödjande teknik. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 29 juli 2022.

Omkörning av tunga lastbilar och skolbussar

Omkörningsförbud för tunga lastbilar

Särskilda trafikregler, såsom förbud mot omkörning, kan utfärdas av bl.a. länsstyrelser i form av lokala trafikföreskrifter med stöd av 10 kap. trafikförordningen. I dagsläget finns det ett antal sträckor med omkörningsförbud för tunga lastbilar på landets motorvägar, och nya tillkommer regelbundet. Som exempel kan nämnas att Länsstyrelsen Skåne i januari 2019 beslutade om ett omkörningsförbud för tunga lastbilar på E6 vid rusningstid mellan Vellinge och Helsingborg. Sedan tidigare fanns det fem förbud mot omkörning med tung lastbil på E6 i Skåne. Regeländringen syftade till att

minska störningarna i trafiken. Länsstyrelsen Skåne gjorde en konsekvensutredning inför beslutet i vilken det konstateras att omkörningsförbud för tunga lastbilar ger bättre flyt i trafiken där det har införts. Resultaten visar att de tunga fordonen får oförändrad eller något lägre medelhastighet, medan övriga fordon får ökad medelhastighet.

Riksförbundet M Sverige framförde i augusti 2021 att det bör införas ett generellt omkörningsförbud för tung trafik på motorvägar mellan klockan 6.00 och 22.00 för att förbättra trafiksäkerheten. Branschorganisationen Sveriges Åkeriföretag anser dock att det är fel att tung trafik och personbilstrafik ställs mot varandra när det gäller framkomlighet.

Vägmärket Förbud mot omkörning med tung lastbil anger förbud mot att med en tung lastbil köra om andra motordrivna fordon än tvåhjuliga mopeder och tvåhjuliga motorcyklar utan sidovagn. Förbudet gäller på den väg där märket är uppsatt till den plats där märket Slut på förbud mot omkörning med tung lastbil är uppsatt.

Omkörning vid busshållplatser

Ett fordon's hastighet ska enligt 3 kap. 14 och 15 §§ trafikförordningen anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, och förare ska hålla en tillräckligt låg hastighet med hänsyn till omständigheterna när fordonet närmar sig en buss eller en skolskjuts som stannat för passagerarnas på- eller avstigning. Av 45 § följer att där den högsta tillåtna hastigheten är 50 kilometer per timme eller lägre ska en förare som närmar sig en buss vars förare ger tecken för att starta från en busshållplats sakta ned och ge bussen möjlighet att lämna hållplatsen. Om det behövs ska föraren stanna. Bussföraren ska vara särskilt försiktig så att inte fara eller onödiga besvär uppstår.

Enligt uppgift från Trafikverket pågår det forskning specifikt inriktad på att öka säkerheten vid busshållplatser. Många av landets busshållplatser ligger i anslutning till hårt trafikerade vägar. Intelligent busshållplatser utvecklas nu med ny teknik. Där blir det lättare för bussarna att ta sig ut i trafiken, och där varnar speciella system såväl bussförare som övriga trafikanter när det finns passagerare som är på väg till eller från busshållplatsen.

Trafikverket som väghållare arbetar för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Trafikverket har tidigare genomfört försök med en hastighetsbegränsning på 30 kilometer per timme för fordon som passerar eller möter en buss som står stilla vid en hållplats. Försöken genomfördes i Linköping och Örnsköldsvik och på Gotland.

Det finns olika system för förarassistans som kan användas i bl.a. bussar. Syftet är ofta att både förebygga och avvärja incidenter och olyckor för att på så sätt skapa en säkrare trafikmiljö för resenärer, medtrafikanter och förare. Svensk Kollektivtrafik är en bransch- och intresseorganisation för de regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) och länstrafikbolagen i Sverige. Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik har i samverkan med RKM och

trafikföretag tagit fram en vägledning för upphandling av kollektivtrafik. I vägledningen betonas att upphandling av busskollektivtrafik många gånger är komplex.

Väjningsplikt

Väjningsplikt vid vägkorsningar

Den s.k. högerregeln följer av 3 kap. 18 § trafikförordningen. Regeln innebär att förare har väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger när två fordons kurser skär varandra. En av de vanligaste situationerna där trafikanter interagerar med varandra är just när körbanor korsas och någon måste väja, t.ex. i en korsning. Det är av grundläggande betydelse att trafikanterna i en sådan situation följer samma väjningsregler, vilket är det huvudsakliga syftet med högerregeln. Regeln fritar inte någon av förarna från kravet på särskild försiktighet. Högerregeln gäller på alla platser, även på sådana där skyltning inte alltid är en möjlighet, exempelvis inne på parkeringsplatser eller andra öppna platser, t.ex. i terräng. Från högerregeln finns vissa undantag, vilka framgår av 3 kap. 21–23 §§ trafikförordningen.

Väjningsplikt mot gående

Den s.k. zebalagen innebär att förare har väjningsplikt mot gående som gått ut eller just ska gå ut på ett övergångsställe. Bestämmelsen har införts i trafikförordningen (7 kap. 4 §). Av bestämmelsen följer dock att gångtrafikanterna inte får utsätta sig eller andra för onödig fara. Gående som ska gå ut på ett övergångsställe ska ta hänsyn till avståndet till och hastigheten hos de fordon som närmar sig övergångsstället.

Väghållaren har alltid en formell skyldighet att märka ut ett övergångsställe med både vägmarkering och vägmärke. Olika åtgärder har vidtagits för att minska olycksrisken sedan bestämmelsen infördes 2000. Bland annat har väghållarna gjort insatser för att säkra de övergångsställen som finns genom exempelvis hastighetsdämpning och bättre belysning. Man har även valt att ta bort en del övergångsställen. En utvärdering från VTI 2006 visar att väjningsplikten vid övergångsställen hade en positiv effekt på de gåendes framkomlighet. Fotgängarnas väntetid för att kunna gå över ett övergångsställe minskade och andelen bilar som stannade för att släppa fram gående ökade. Utvärderingen visade också att antalet dödade och svårt skadade nästan halverades från slutet av 1990-talet. Man noterade dock en ökning av antalet lindrigt skadade efter lagens införande samt ett ökat antal bakpåkörningar bland bilister.

I februari 2021 anförde infrastrukturministern i interpellationsdebatt 2020/21:377 att regeringen inte såg något behov av att se över zebalagen.

Trafiksignaler

Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bestämmelser om bl.a. trafiksignaler. Röd signalbild innebär stopp, dvs. att fordon inte får passera stopplinjen eller signalen. Det är vanligt i Sverige att det förekommer ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödljus i korsningar. När det gäller trafikstyrning är det vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten, som fungerar enligt principen elektromagnetisk induktion, dvs. de känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad; den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksignal medan mer komplicerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatunät till en central dator. I det senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukningen för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras.

Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en grön våg, vilket innebär att ett fordon som körs med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa trafikregler behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nuvarande regleringar av bl.a. väjningsplikt och obebakade övergångsställen är ändamålsenliga och att det inte är motiverat att vidta någon åtgärd. Utskottet lyfte även fram vägmarkeringars och vägskyltars grundläggande betydelse för trafiksäkerheten. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet bedömer inledningsvis att de svenska trafikreglerna stämmer väl överens med de som finns i andra länder och att de är resultatet av en löpande diskussion och utveckling av trafiksäkerhetsfrågorna.

När det gäller motionsyrkandena om vägmarkeringar och vägskyltar konstaterar utskottet att det pågår ett löpande underhåll av markeringar och skyltar på våra vägar. Utskottet vill betona att både vägmarkeringar och vägskyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem genom att trafikanten får tillräcklig information t.ex. om vilken trafikregel som gäller. Utskottet bedömer att vägghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägskyltar. Utskottet vill framhålla de åtgärder som kommuner och de ansvariga statliga myndigheterna redan har vidtagit. Utskottet vill vidare framhålla att regeringen har gett Trafikverket ett uppdrag som bl.a. tar upp frågor om vägmarkeringar. Utskottet ser fram emot att ta del av redovisningen av uppdraget.

När det gäller motionsförslaget om omkörning av skolbuss vid hållplats vill utskottet särskilt lyfta fram vikten av fortsatt arbete för att höja säkerheten för

skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Utskottet vill starkt betona att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp och att deras perspektiv måste vara ständigt närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet välkomnar att åtgärder vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser.

Utskottet bedömer vidare att den nuvarande bestämmelsen om att förare har väjningsplikt mot det fordon som närmar sig från höger är ändamålsenlig och att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd i fråga om skyltning vid trafik korsningar och högerregelns tillämpning. När det gäller motionsförslaget om obebakade övergångsställen utgår utskottet från att regeringen följer frågan och vid behov vidtar lämpliga åtgärder. Utskottet bedömer vidare att gällande regelverk är ändamålsenligt när det gäller frågor om högersvängar vid röd ljus och trafikljus med nedräkning och att det inte är motiverat att vidta någon åtgärd från riksdagens sida.

Slutligen handlar några motionsförslag om omkörning av tunga lastbilar. Utskottet konstaterar att detta är en fråga som hanteras av myndigheterna och utskottet finner inte heller här anledning att för närvarande vidta någon åtgärd.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:342 (SD) yrkandena 1, 2 och 4, 2021/22:1133 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 10, 12, 33 och 39 samt 2021/22:3394 (L) yrkande 9.

Vårdslöst framförande av fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vårdslöst framförande av fordon. Utskottet ser allvarligt på problemet och betonar vikten av att alla trafikanter följer de regler som gäller i trafiken. Utskottet konstaterar att regeringen och myndigheterna arbetar med denna fråga.

Jämför reservation 17 (V).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:447 yrkande 6 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör utreda möjligheten att som komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende. Motionärerna understryker att eftersom böter varken korrigerar inställning eller beteende behöver det undersökas om man kan sätta in andra åtgärder för att förare ska lära sig att undvika ett beteende som utsätter dem själva och andra för fara, t.ex. i form av en riskmedvetandebildning.

I motion 2021/22:803 framför Heléne Björklund (S) att en översyn av straffpåföljden när en person kör ifrån polisen bör övervägas. Motionären menar att den nuvarande påföljden för att köra ifrån en polis är alltför lindrig.

I motion 2021/22:342 yrkande 6 anför Markus Wiechel m.fl. (SD) att ett pricksystem vid trafiköverträdelser bör utredas. Motionärerna menar att nuvarande trafiksäkerhetsbestämmelser kan förbättras genom att det införs ett pricksystem som i andra europeiska länder.

I motion 2021/22:3502 yrkande 7 anför Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) att lagen bör tydliggöras när det gäller framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra. Motionärerna betonar att det finns olika farliga beteenden som bör beivras för att normativt göra vägarna säkrare, bl.a. att bilar ligger alltför nära bilen framför, varför polisen eller en annan myndighet bör få i uppgift att titta på hur man kan utveckla en metodik för att lättare kunna bötfälla den som gör sig skyldig till den typen av trafikförseelse.

Bakgrund

Gällande rätt

Brotten i vägtrafiken regleras huvudsakligen i två författningar, lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott, kallad trafikbrottslagen, och trafikförordningen (1998:1276). De allvarligaste brotten mot trafikreglerna regleras i trafikbrottslagen, medan förseelser av mindre allvarlig karaktär regleras i trafikförordningen. Under senare år har möjligheterna att på olika sätt ingripa mot den som begår trafikbrott utökats. I trafikbrottslagen finns bestämmelser om straffansvar för vårdslöshet i trafik (1 §), hinder i trafik (2 §), olovlig körning (3 §), rattfylleri och grovt rattfylleri (4 och 4 a §§) samt smitning från trafikolycksplats (5 §). Straffet för vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen är dagsböter eller, om brottet är grovt, fängelse i högst två år.

Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelserna inte kan anses som ringa. Polisen ska inom 48 timmar skicka körkortet och beslutet om omhändertagande till Transportstyrelsen. Polisens beslut kan inte överklagas, men Transportstyrelsen ska utreda om körkortet ska återkallas eller lämnas tillbaka. Om körkortet återkallas bestämmer Transportstyrelsen en s.k. spärrtid på körkortet, dvs. så lång tid som körkortet ska vara återkallat (1–36 månader). Hur lång tid man blir utan körkort beror på trafikbrottet, behovet av körkort och hur körkortsinnehavaren tidigare har uppträtt i trafiken.

Avståndet till ett framförande fordon ska enligt 3 kap. 2 § trafikförordningen anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas. Enligt 14 § ska ett fordonets hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförande vägen eller terrängen som han eller hon kan överblicka och framför varje hinder som går att förutse.

Enligt 2 kap. 3 § trafikförordningen (1998:1276) ska en trafikant lyda en polismans anvisning för trafiken. En förare av ett motordrivet fordon som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot den bestämmelsen kan dömas till penningböter. Om trafikanten i samband med en sådan händelse begår ett annat trafikbrott kan påföljder som penningböter, dagsböter eller fängelse komma i fråga (trafikbrottslagen) i kombination med en återkallelse av körkort (5 kap. 3 § körkortslagen [1998:488]).

Insatser för regelefterlevnad

Efterlevnaden av trafikregler utpekas som ett viktigt område för fortsatt arbete i regeringens nystart för nollvisionen. Regeringen anför att nollvisionens delade ansvar mellan systemutformare och trafikanter ställer krav på att företag och enskilda trafikanter följer de regler som gäller i trafiken. Inom flera viktiga områden bedömer regeringen att regelefterlevnaden är god. Det finns dock områden där det enligt regeringen behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna, och rattfylleri och hastighetsöverträdelser är prioriterade områden för ökad regelefterlevnad.

Transportstyrelsen har som en del i den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för att öka trafiksäkerheten under perioden 2019–2022 åtagit sig att granska effekten av körkortsvarningar genom att följa upp hur stor andel av dem som varnats som blir föremål för ett nytt körkortsingripande på grund av trafikbrott inom två år efter att de varnats. Arbetet med frågan startade under 2019.

Den som tar körkort ska göra en riskutbildning innan man gör kunskaps- och körproven för behörighet B. Utbildningen består av två delar, där del 1 handlar om alkohol och droger, trötthet i trafiken och andra riskfyllda beteenden och del 2 bl.a. handlar om hastighet, säkerhet och körning vid olika väg- och väderförhållanden.

Pricksystem

I ett flertal länder i Europa tillämpas olika typer av pricksystem för körkortsingripanden som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelser på ett i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet. Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat, och även remissinstansernas synpunkter har skiftat. Utvärderingar visar att resultatet av pricksystem i andra länder har varierat. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa andra har det först gett en mycket god effekt som efter en tid gått tillbaka och i åter andra har resultaten varit mer tveksamma.

När det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelsesystem i

grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att ge en varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande. Transportstyrelsen, som är den myndighet som hanterar återkallelser av körkort, har tagit fram en praxislista utifrån en sammanställning av relevanta avgöranden i förvaltningsdomstolarna och beslut som har fattats av myndighetens körkortsenhet. I praxislistan anges att man vid bedömningen av en sökandes lämplighet måste beakta helhetsbilden och den sökandes situation samt om personen med hänsyn till den samlade utredningen om de personliga förhållandena kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall måste ta hänsyn även till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort.

Pågående arbete

I augusti 2018 gav Justitiedepartementet en utredare i uppdrag att hjälpa departementet att utreda vissa frågor om trafikbrott och sjöfylleri (Ju2018/04226). I uppdraget ingick bl.a. att utreda tillämpningen av bestämmelserna i trafikbrottslagen och behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet. I promemorian Ett starkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet och en utvärdering av den nedre promillegränsen för sjöfylleri (Ds 2019:22), som överlämnades i november 2019, finns det förslag och bedömningar i dessa frågor. Enligt utredaren behövs det ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet, och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Promemorian var på remiss fram till mars 2020. Vid remissbehandlingen ifrågasattes promemorians förslag om en ny straffbestämmelse samtidigt som det lämnades förslag på hur en skärpt reaktion vid upprepad trafikbrottslighet i stället kan åstadkommas. Ett par remissinstanser föreslog också att ett oaktsamhetsansvar skulle övervägas för olovlig körning.

Som ett led i den fortsatta beredningen av promemorian har det utarbetats ett utkast till lagrådsremiss. I december 2021 skickade regeringen promemorian Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott (utkast till lagrådsremiss) på remiss, och remisstiden gick ut i februari 2022. Där finns förslag bl.a. om skärpta straff och möjligheter att på plats frihetsberöva den som kör olovligt. Justitie- och inrikesminister Morgan Johansson framförde i en kommentar att man inte kan tillåta att vissa personer gång på gång utsätter andra för livsfara. Vid upprepade trafikbrott måste samhället därför kunna reagera kraftfullt och ha verktyg för att förhindra fortsatt brottslighet. Han menar att situationen som den ser ut i dag inte är acceptabel. I det utkast till lagrådsremiss som tagits fram föreslås att maximistraffen för bl.a. grov olovlig körning höjs från fängelse i sex månader till fängelse i ett år. Det medför att den som kör utan körkort vid behov kan frihetsberövas redan i samband med

ett polisingripande. I utkastet föreslås bl.a. att ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning. Det innebär att det ställs ökade krav på att på förhand kontrollera att man har rätt att köra fordonet. Lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2023. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har tillkännagett för regeringen det som justitieutskottet anförde om skärpta straff för rattfylleri och grov olovlig körning (bet. 2017/18:JuU14 punkt 20, rskr. 2017/18:240). Riksdagen har även tillkännagett det som justitieutskottet anförde om att regeringen skyndsamt ska återkomma till riksdagen med förslag om skärpta straff för rattfylleri och grov olovlig körning (bet. 2020/21:JuU24 punkt 40, rskr. 2020/21:344).

Motionsyrkanden om vårdslöst framförande av fordon behandlades senast i trafikutskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nuvarande regleringar är ändamålsenliga och att det inte var motiverat att vidta någon åtgärd. Utskottet lyfte fram vikten av ökad regelefterlevnad. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet ser allvarligt på problemet med vårdslöst framförande av fordon och vill starkt betona vikten av att alla trafikanter följer de regler som gäller i trafiken. Regelefterlevnad är ett viktigt område för fortsatt arbete, och utskottet konstaterar att regeringen och myndigheterna arbetar med denna fråga. Utskottet vill peka på att en promemoria om ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet m.m. har tagits fram och att ett utkast till lagrådsremiss för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Det är viktigt att samhället reagerar kraftfullt mot bl.a. olovlig körning. Utskottet avser att även fortsättningsvis noga följa vilka eventuella åtgärder som kan komma att vidtas till följd av beredningsarbetet. I avvaktan på det fortsatta beredningsarbetet är det inte motiverat att för närvarande vidta någon åtgärd.

När det gäller motionen om införandet av ett pricksystem i Sverige vidhåller utskottet sin tidigare redovisade uppfattning i frågan.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:342 (SD) yrkande 6, 2021/22:447 (V) yrkande 6, 2021/22:803 (S) och 2021/22:3502 (C) yrkande 7.

Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om hur arbetet med trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser ska bedrivas. Utskottet uppmärksammar att regeringen och myndigheterna arbetar med detta. När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar menar utskottet att överträdelse bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art. Utskottet välkomnar också vidtagna åtgärder för att säkra att utryckningsförare har de kunskaper som krävs.

Jämför reservation 18 (M) och 19 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 25 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av förbättrade möjligheter att genomföra vägarbeten under dygnets alla timmar. Motionärerna konstaterar att vägarbeten är nödvändiga men innebär samtidigt störningar i trafiken.

I kommittémotion 2021/22:2968 framhåller Thomas Morell m.fl. (SD) att brukandet av truck mounted attenuators (TMA-fordon) bör ökas vid vägarbeten (yrkande 73). Motionärerna konstaterar att bl.a. poliser, räddningstjänsten, bilbärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och uppmärksammar att TMA-fordon kan användas som skydd vid olika arbeten på väg. Vidare anför motionärerna att straffskärpningar vid fartöverträdelse vid vägarbetsplatser bör utredas (yrkande 74). Motionärerna menar att kraftiga straffskärpningar bör införas för att tydliggöra vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen.

I motion 2021/22:810 efterfrågar Johan Löfstrand m.fl. (S) en översyn av hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser. Motionärerna konstaterar att det sker många trafikolyckor vid vägarbeten och att många bilister inte följer de angivna hastighetsbegränsningarna.

I motion 2021/22:1295 tar Leif Nysmed (S) upp frågan om trafikbrott vid vägarbeten. Motionären understryker att vägarbetarnas arbetssituation är mycket utsatt och menar att fortkörning kan stävjas genom att kraftigt höja bötesbeloppen vid hastighetsöverträdelse vid vägarbetsplatser, införa utökad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser och förstärka arbetsmiljöklausulen vid upphandlingar.

I motion 2021/22:1558 anför Magnus Manhammar (S) att möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten bör övervägas. Motionären menar att fortkörning vid vägarbeten borde bötfällas dubbelt precis som i en del andra länder eftersom det är ett effektivt sätt att få ned hastigheterna vid vägarbeten och därmed minska antalet personskador och dödsolyckor.

I motion 2021/22:1568 understryker Serkan Köse (S) behovet av att se över om ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal bör införas. Motionären betonar betydelsen av en räddningstjänst med hög kvalitet och konstaterar att det nuvarande regelverket för att framföra t.ex. brandfordon över 3,5 ton inte ställer några kompetenskrav förutom att brandmannen har körkortskategori C eller CE.

I motion 2021/22:538 menar Edward Riedl (M) att möjligheterna att höja straffen för fortkörning där blåljuspersonal arbetar bör ses över. Motionären betonar att det är viktigt att passerande bilister visar hänsyn till de arbetandes situation när de passerar olycksplatser och nämner att vissa länder har dubbla böter vid sådana tillfällen för att inskräpa allvaret.

I motion 2021/22:2015 anför Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) att en översyn bör göras så att ett nyligen undertecknat avtal mellan berörda parter inom räddningstjänsten kan gälla för alla yrkesgrupper som är i behov av ett C-körkort. Motionärerna konstaterar att en brandman med ett C-körkort måste förhålla sig till samma regelverk som exempelvis en lastbilschaufför.

I motion 2021/22:2618 anför Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) att möjligheterna till en nationellt likriktad utbildning i utryckningskörning bör ses över. Motionärerna konstaterar att det fortfarande saknas nationell samordning för att utbilda ambulanspersonal och annan räddningstjänst i utryckningskörning.

I motion 2021/22:2863 efterlyser Betty Malmberg (M) en översyn av möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten (yrkande 1). Hon konstaterar att situationen de senaste tio åren har blivit mycket värre och efterlyser konkreta åtgärder som kan göra skillnad för entreprenörerna och de yrkesverksamma och hänvisar bl.a. till erfarenheter från Danmark när det gäller höjda bötesbelopp. Motionären menar vidare att möjligheten att sänka gränsen för körkortsåterkallelse vid fortkörning förbi pågående vägarbeten bör ses över (yrkande 2). Dessutom menar motionären att det bör inrättas en ny databas för inrapportering av olycksstatistik (yrkande 3). Motionären betonar att vägarbetarnas riskfyllda arbetsmiljö måste synliggöras och framhåller att det inte går att lita på den nuvarande statistiken.

I motion 2021/22:3162 anför Edward Riedl (M) att möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten bör ses över. Motionären betonar vikten av att bilister visar hänsyn när de passerar ett pågående vägarbete.

Bakgrund

Trafikolyckor vid vägarbeten och räddningsinsatser

En rapport från Service- och kommunikationsfacket (Seko) från 2019 visar att det största problem som Sekos medlemmar på vägarbetsplatser upplever är trafikanter som inte respekterar gällande hastighetsbegränsning. Rapporten visar att 92 procent av dem som svarade på undersökningen menar att

trafikanterna inte tar tillräckligt med hänsyn till dem som arbetar vid vägen, att 91 procent oroar sig för sin säkerhet och att över hälften har varit med om minst en incident på arbetsplatsen under det senaste året. I rapporten konstateras samtidigt att risken för att fällas för fortkörning är liten och att konsekvenserna för dem som åker fast är begränsade. Bransch- och arbetsgivarförbundet Maskinentreprenörerna och Seko har vidare pekat på att det finns möjligheter att använda fartkameror vid vägarbeten för att mäta hastigheten på passerande fordon men att det sällan görs. Seko har framfört att i de fall hastighetsgränsen överträds bör det vara möjligt att bötfälla i efterhand.

Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2015 (2016:122) inträffade det under 2003–2015 minst 3 958 trafikolyckor med personskador i anslutning till olika typer av gatu- och vägarbeten. Det innebär att det varje år inträffar i genomsnitt 300 trafikolyckor vid vägarbeten i Sverige där någon trafikant eller vägarbetare skadas eller omkommer. Trafikverket har konstaterat att vägarbetare utsätts för ständiga risker vid arbeten på vägar med flera körfält. Alltför höga hastigheter och vårdslöshet från trafikanternas sida är en viktig orsak.

I fråga om olyckor i samband med utryckning visar Transportstyrelsens data för perioden 2007–2016 att 907 personer skadades under utryckning inom polis, ambulans och räddningstjänst, och 11 personer omkom. Framför allt är det i storstadsregionerna som olyckorna sker. En av de vanligaste olycks-situationerna är att utryckningsfordonet hinner i kapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

I Transportstyrelsens rapport Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg från augusti 2020 redovisas att tre personer omkom i samband med att de utförde arbete på eller vid väg under 2015 till 2019. Det var två räddningsmän och en flaggvakt. Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns det i myndighetens olycksfallsdatabas Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) uppgifter om att 1 person omkom och 173 personer skadades i anslutning till ett vägarbete under 2019. Därtill omkom 1 person och 50 personer skadades i samband med s.k. blåljuskörning (ambulans, brandkår och polis).

Transportstyrelsens olycksfallsdatabas Strada är ett informationssystem för data om skador och olyckor inom vägtransportsystemet. Strada bygger på uppgifter från två källor: polisen rapporterar vägtrafikolyckor med personskada och akutsjukhusen rapporterar uppgifter om personer som har sökt vård för en skada i vägtrafikmiljö. Transportstyrelsen menar att detta ger ett bättre informationsunderlag som bidrar till större kunskap om trafikskadade. I juli 2021 beslutade riksdagen om regeringens förslag till en ny lag om Transportstyrelsens olycksdatabas (prop. 2020/21:124, bet. 2020/21:TU11, rskr. 2020/21:264).

Förebyggande insatser vid vägarbetsplatser och utryckningar

Arbetsmiljöverket tog under 2017 på uppdrag av regeringen och i samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket fram en rapport med syftet att klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor vid arbete på och vid vägar. Rapporten visar att arbetstagare som arbetar med transporter är de som har drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid vägar utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer. Väg- och anläggningsarbete, underhållsarbete eller städning av vägar är några exempel på riskabla arbetsuppgifter. Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik. Det kan handla om att få ned hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik och skapa rutiner för arbetstagarna för hur de ska arbeta säkert. Arbetsmiljöverket betonar bl.a. att arbetsgivaren har ansvar för arbetsmiljön. Det är också viktigt att se över regler om t.ex. avspärning av vägar i syfte att skydda arbetstagarna när de arbetar utanför fordon på eller vid vägar. Vidare framhålls ett antal åtgärder för trafiksäkerhet vid vägarbeten i den aktionsplan för säker vägtrafik för 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer står bakom. Under 2019 tog SKR fram en handbok om säkrare vägarbeten i tätort och arbetar nu med att sprida den information och de råd som ges i handboken. Vidare arbetar Arbetsmiljöverket för att lyfta fram arbetsmiljö vid upphandling. Därtill har Arbetsmiljöverket fattat beslut om en strategi för nollvisionsarbete i arbetslivet som innebär att ingen ska behöva dö till följd av sitt arbete. Inledningsvis kommer nollvisionsarbetet att fokusera på dödsolyckor inom fyra utpekade målområden där flest dödsolyckor sker, varav ett är dödsolyckor i vägmiljö. Arbetsmiljöverket har tagit fram material för det förebyggande arbetet för ökad trafiksäkerhet. Genom att kartlägga och dokumentera nuläget kan arbetsgivaren och de anställda få en god uppfattning om hur det fungerar på arbetsplatsen och var riskerna för att drabbas av olyckor eller ohälsa finns.

Regeringen har uppmärksammat att trafikolyckor utgör en betydande del av de dödsolyckor som sker på arbetsplatser (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22). Även bland arbetsolyckor som leder till allvarliga personskador är trafikolyckor en av de vanligaste olyckstyperna. Regeringen framhåller att det ska vara säkert på våra vägar, både för personer som arbetar vid en vägarbetsplats och för trafikanterna. Det är viktigt att arbetsinsatser på väg, såväl åtgärder vid oförutsedda händelser såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt räddningsarbete vid trafikolyckor som åtgärder vid planerade vägarbeten, kan vidtas på ett säkert sätt. Infrastrukturministern framförde i en interpellationsdebatt i november 2020 (ip. 2020/21:114) att regeringen arbetar målmedvetet och systematiskt med att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön på landets vägar.

I februari 2021 lämnade regeringen en skrivelse till riksdagen om en nationell arbetsmiljöstrategi för 2021–2025 (skr. 2020/21:92). Strategin ska tydliggöra och stärka arbetet med att uppnå målet att Sverige ska ha goda arbetsvillkor och möjlighet till utveckling i arbetet för både kvinnor och män. Arbetsmiljön ska förebygga ohälsa och olycksfall. Regeringen utvidgar nollvisionen mot dödsolyckor från en målsättning om att ingen ska dö på jobbet till att ingen ska dö till följd av arbete. Det handlar om en nollvision mot bl.a. arbetsplatsolyckor som leder till död.

I februari 2021 underströk infrastrukturministern i interpellationsdebatt 2020/21:395 att han ser mycket allvarligt på uppgifter om att någon skadats eller förolyckats på våra vägar. Särskilt beklagligt är det om detta drabbar någon av alla dem som har vägen som sin arbetsplats. Regeringen arbetar målmedvetet och systematiskt med att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön på landets vägar. Etappmål om att antalet omkomna i vägtrafiken ska halveras till 2030 inbegriper givetvis dem som förolyckas i trafiken medan de utför sitt arbete. Ministern pekade bl.a. på betydelsen av förbättrad information, tydlig skyltning och försöksverksamhet i fråga om flexibel hastighetsövervakning. Vidare pekade ministern på att säkerhetsarbete är ett arbete som fackliga organisationer tillsammans med arbetsgivare bedriver på arbetsplatsen. De gör det tillsammans med myndigheter som kan göra inspektioner och som dessutom ihop med regionala skyddsombud ska kunna veta vad som är rätt insatser. Ett systematiskt skyddsarbete är enligt ministern avgörande för att öka säkerheten i arbetslivet.

Skyddsanordningar vid vägarbeten

Enligt Trafikverket har olika typer av energiupptagande skydd för att förhindra allvarliga personskador, hos både förare och vägarbetare, använts på svenska vägar under lång tid. Det vanligaste tvärgående energiupptagande skyddet är s.k. truck mounted attenuator (TMA) som monteras bak på ett fordon eller dras av ett fordon. Enligt uppgift från Arbetsmiljöverket är användningen av TMA-fordon i många situationer det bästa skyddet för vägarbetarna. I andra fall med exempelvis gles trafik och god sikt kan det vara tillräckligt med farthinder på vägbanan. Svårare situationer med mycket trafik, skymd sikt eller trånga passager kan i stället kräva att polisen spärrar av vägen medan arbetet pågår. Vilken typ av skyddsanordning som bör användas vid vägarbeten är beroende av arbetets art och placering i förhållande till vägbanan samt trafikintensiteten. Arbetsmiljöverket upphävde i juni 2019 ett flertal generella beslut som myndigheten tidigare fattat om att servicearbete vid vägar, t.ex. bärgning och bogsering, ska skyddas av TMA-fordon. Bakgrunden till verkets ställningstagande var att huvudinriktningen i tillsynen är att ställa krav på att arbetsgivaren riskbedömer och åtgärdar risker i arbetsmiljön. I ett antal kammarrättsdomar under de senaste åren har det slagits fast att det varken är rimligt eller proportionerligt med generella förbud mot att utföra servicearbeten på vissa vägsträckor utan skydd av TMA-fordon.

Infrastrukturministern pekade i en interpellationsdebatt i november 2020 (ip. 2020/21:114) på att det är viktigt med TMA-fordon, andra skydd och hastighetsövervakning och hur man kan se till att öka möjligheten att använda dessa vid flera olika insatser. Även i februari 2021 underströk ministern att bl.a. användandet av TMA-fordon kan fortsätta att förbättra säkerheten vid vägarna (ip. 2020/21:395).

Sanktioner vid fortkörning i samband med vägarbete och utryckning

Dagens bötesystem är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelser på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 kilometer per timme eller lägre än vid överträdelser på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 kilometer per timme eller högre.

Böterna vid hastighetsöverträdelser på väg varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. vägarbetsplatser. Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § trafikbrottslagen och om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa.

Som framgår av avsnittet om vårdslöst framförande av fordon har Justitiedepartementet utrett tillämpningen av bestämmelserna i trafikbrottslagen och behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet. I en promemoria (Ds 2019:22) som överlämnades i november 2019 finns det förslag och bedömningar i dessa frågor. Som ett led i den fortsatta beredningen av promemorian har det utarbetats ett utkast till lagrådsremiss. I december 2021 skickade regeringen promemorian Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott (utkast till lagrådsremiss) på remiss, och remisstiden gick ut i februari 2022. Förslaget bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Tidsrestriktioner för vägarbeten

Trafikverket ansvarar för skötsel och underhåll av det statliga vägnätet. Övriga vägar sköts av kommunala eller enskilda väghållare. Underhållet sköts av olika entreprenörer. Trafikverket upphandlar skötsel och underhåll av det statliga vägnätet i konkurrens. För att få lämna anbud ska entreprenören ha ett kvalitetssystem, och det finns ett detaljerat regelverk som styr hur kvalitetskontrollen ska gå till.

Trafikverket upprättar förteckningar över bl.a. tidsrestriktioner som anger när arbeten inte får pågå på en viss sträcka. Restriktionerna är till för att undvika onödiga köer med risk för kökrockar som skulle försämra framkomligheten ytterligare. Som exempel kan nämnas att Trafikverkets region Stockholm i januari 2022 beslutade om tidsrestriktioner när vägarbeten inte

får bedrivas på vägar där Trafikverket region Stockholm är väghållningsmyndighet. I beslutet anges veckodagar och klockslag när vägarbeten inte får bedrivas på olika vägsträckor.

Trafikverkets trafikcentraler tar emot rapporter om bl.a. planerade och pågående arbeten från entreprenörerna. Trafikcentralerna förmedlar sedan informationen vidare via olika medier och i trafikinformationstjänsten.

Specifik förarutbildning för utryckningspersonal

I 11 kap. trafikförordningen undantas vissa yrkesgrupper från delar av trafiklagstiftningen. Undantagen tillämpas för s.k. blåljuskörning eller utryckningskörning. Undantagen gäller i första hand om omständigheterna kräver det, och särskild försiktighet ska iakttas. Utryckningspersonal i Sverige är inte klassad som yrkesförare även om delar av arbetet består av bilkörning. Av 3 kap. 2 § arbetsmiljölagen (1977:1160) följer att arbetsgivaren ska vidta alla åtgärder som behövs för att förebygga att arbetstagaren utsätts för ohälsa eller olycksfall.

Det finns inte någon nationellt samordnad utbildning av s.k. blåljusförare. Det är de olika huvudmännen som ansvarar för att utbilda förarna och som lokalt bestämmer vilka krav som ska ställas. Detta innebär att det kan se olika ut i olika delar av landet när det gäller den utbildning som förarna får. Polismyndigheten har en egen förarutbildning. Transportstyrelsen har betonat att huvudmännen måste ta sitt ansvar och se till att personalen har tillräcklig kompetens för sina arbetsuppgifter. Transportstyrelsen har inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller Polismyndigheten ska göra när det gäller utryckningsförarutbildning.

År 2001 fick dåvarande Vägverket i uppdrag att ta fram en plan för landets utryckningsförarutbildning, vilket dock inte resulterade i några planer eftersom verket saknade behörighet att föreskriva om sådana. Representanter för de dåvarande myndigheterna Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket utarbetade under 2008 en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsförare. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Broschyren har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar.

Under 2017 tog Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i samarbete med bl.a. Trafikverket och Polismyndigheten fram vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö, där det anges att alla utryckningsförare behöver genomgå en förarutbildning som uppfyller särskilda kompetensmål.

Trafikverket menar att säkerheten för utryckningsförare kan höjas även på andra sätt än genom en specifik förarutbildning; t.ex. kan bältesanvändningen bli bättre vid utryckningskörning liksom bilarnas utrustning med krockuddar

och tekniska säkerhetssystem. Därtill bör god viktfordelning på fordonet säkerställas för att undvika s.k. rollover.

VTI har i en förstudie från 2020 uppmärksammat att riskerna som utryckningsförare upplever starkt är kopplade till interaktionen med andra trafikanter men även till den egna kunskapen om hastigheter, väglag och mörker. Resultaten pekar på utryckningsförarens behov av träning eller utbildning när det gäller att göra sig synlig och visa sina intentioner, förståelse för effekter av hastighetsval, väglag och mörker, omkörning på landsväg, rödljuskörning samt behov av utbildning för omgivande trafik i hur man bör bete sig, förslagsvis under körkortsutbildningen.

I oktober 2019 anförde dåvarande inrikesministern som svar på interpellation 2019/20:14 att det är blåljusaktörerna som ansvarar för att personalen genom utbildning och erfarenhet har den kompetens som krävs för att de ska kunna utföra sina uppgifter, t.ex. utryckningskörning. Aktörerna ska även bedriva ett systematiskt arbetsmiljöarbete. Statsrådet bedömde att det på nationell nivå har vidtagits aktörsgemensamma åtgärder i syfte att säkerställa en ändamålsenlig och mer enhetlig kompetens för utryckningsförare. Regeringen kommer att noga följa utvecklingen av samhällets förmåga att genomföra effektiva och säkra hjälpinsatser och ingripanden, och vid behov kommer man att vidta nödvändiga åtgärder. Samtidigt är det av stor vikt att blåljusaktörerna själva även i fortsättningen vidtar de åtgärder som behövs för att hålla hög kvalitet och säkerhet i sin verksamhet. I mars 2020 betonade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2019/20:1010 att vikten av att kunna genomföra en brådskande utryckning måste vägas mot risken för trafikolyckor. När undantag medges i trafikförordningen för utryckningsfordon är det mot bakgrund av denna avvägning. Ministern betonade åter att det är arbetsgivaren som ansvarar för personalens utbildning och kompetens, inklusive när det gäller utryckningskörning.

Pågående arbete

I augusti 2019 beslutade regeringen att låta Transportstyrelsen utreda säkerheten för personal som utför arbete inom eller i anslutning till vägområdet, och att analysera möjliga åtgärder för att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön vid planerade vägarbeten och vid oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärgning, arbete med fordonsservice samt trafikolyckor och att vid behov lämna författningsförslag. Analysen skulle inkludera konsekvenser av eventuella förslag till åtgärder och regeländringar. Uppdraget redovisades i augusti 2020 (Säkerhethöjande åtgärder vid arbete på och vid väg, dnr TSG 2019-6335).

Transportstyrelsens kartläggning av trafiksäkerheten visar att förhållandevis få personer omkommer och skadas när de utför arbete på och vid väg. Under perioden 2015–2019 omkom tre personer och lika många skadades allvarligt. I samband med arbete på och vid väg utgör personal en liten andel av de som omkommer eller skadas. Det är i stället passerande trafikanter som

råkar ut för flest olyckor. Kartläggningen av arbetsmiljön visar dock att det finns en utbredd upplevd otrygghet bland personal i samband med arbete på och vid väg. En stor majoritet upplever att det känns osäkert att arbeta på och vid väg, att trafikanter inte visar tillräcklig hänsyn och att det relativt ofta inträffar olika former av tillbud. Eftersom antalet faktiska olyckor är begränsat bidrar enligt Transportstyrelsen sannolikt oron för att olyckor ska inträffa i hög utsträckning till att arbetsmiljön upplevs som otrygg. Transportstyrelsens bedömning är att regelverken som behövs för att kunna åstadkomma en god arbetsmiljö för personer som arbetar på och vid väg och säkerhet för förbipasserande i hög utsträckning finns på plats.

Myndigheten föreslår ett förtydligande i trafikförordningen om trafikanters skyldighet att hålla en med hänsyn till omständigheterna tillräckligt låg hastighet när de passerar en plats för bärning eller liknande arbete eller ett sjukdomsfall. Detta bedöms få positiva konsekvenser för det transportpolitiska hänsynsmålet, samtidigt som funktionsmålet inte påverkas nämnvärt. Transportstyrelsen framhåller att arbetsplatser behöver utformas på ett sätt som både upplyser trafikanter om vad som gäller och begränsar möjligheterna att begå exempelvis hastighetsöverträdelser. Detta behöver göras vid både planerade och oplanerade arbeten på och vid väg.

Promemorian var på remiss fram till den 1 mars 2021, och i mars 2022 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbeten på väg. Fokus ska ligga på att åtgärda de brister som framkommer i Transportstyrelsens redovisning av regeringsuppdraget Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på väg. Åtgärder för förbättrad hastighetsefterlevnad i anslutning till platser där det pågår arbeten ska ingå som en central del i handlingsplanen.

Åtgärderna i handlingsplanen ska avse arbetsmiljön vid såväl planerade vägarbeten som arbeten med anledning av oförutsedda händelser i vägtrafiken såsom bärning, fordonsservice samt trafikolyckor. Insatser för att förbättra trafiksäkerheten generellt i samband med arbeten på väg bör, där så är lämpligt, också ingå i handlingsplanen. Vid genomförandet av uppdraget ska Trafikverket inhämta synpunkter från Transportstyrelsen, Arbetsmiljöverket, Polismyndigheten, MSB samt arbetsmarknadens parter och andra branschföreträdare i framtagnandet och genomförandet av handlingsplanen. Handlingsplanen ska tas fram och redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 december 2022. Redovisningen ska inkludera en kostnadsuppskattning för genomförandet av handlingsplanen. Åtgärderna i handlingsplanen ska genomföras senast under 2025 och redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i Trafikverkets årsredovisningar för 2023, 2024 och 2025.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om arbetet med trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6

Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till det aktiva arbete som redan pågår. I fråga om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar ansåg utskottet att nuvarande regler är väl avvägda. När det gäller frågan om en särskild förutbildning för utryckningspersonal hänvisade utskottet bl.a. till de åtgärder som de olika huvudmännen har vidtagit. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis starkt understryka att det är angeläget att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och räddningsinsatser. Det är viktigt att de som arbetar på och vid våra vägar är säkra i sitt arbete. Utskottet vill uppmärksamma att regeringen arbetar med att förbättra både trafiksäkerheten och arbetsmiljön på våra vägar. Regeringen har bl.a. tagit fram en nationell arbetsmiljöstrategi som innebär att målet är att ingen ska dö till följd av arbete. Det pågår ett mycket aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar. Utskottet välkomnar särskilt att regeringen har gett Trafikverket i uppdrag att ta fram och genomföra en handlingsplan för ökad säkerhet i och runt arbetet på väg. En central del i handlingsplanen ska vara åtgärder för bättre hastighetsefterlevnad. Utskottet avser att fortsätta att följa utvecklingen av det som görs för att stärka säkerheten för personal som har vägen som sin arbetsplats.

När det gäller motionen om skyddsanordningar vid vägarbeten kan utskottet konstatera att TMA-fordon är en typ av skyddsanordning som ofta används vid vägarbeten och servicearbeten, ofta med god effekt, men utskottet anser liksom tidigare år att det vore orimligt att ställa krav på att just sådana fordon alltid ska nyttjas. Utskottet menar att varje vägarbete i stället bör bedömas noga och att arbetsgivaren i varje situation ska säkerställa att arbetet på och vid vägen sker på ett säkert sätt.

När det gäller frågan om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar menar utskottet att överträdelsen är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen, överträdelsens art m.m. och att detta vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas. Utskottet vill även peka på att en promemoria om ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet m.m. har tagits fram och att ett utkast till lagrådsremiss för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet avser att även fortsättningsvis noga följa vilka eventuella åtgärder som kan komma att vidtas till följd av beredningsarbetet. I avvaktan på det fortsatta beredningsarbetet är utskottet inte berett att vidta någon åtgärd.

Utskottet konstaterar att utryckningskörning med sirener och blåljus är en riskfylld verksamhet som kräver snabba beslut och stor koncentration. Utskottet vill därför även i år särskilt betona vikten av att förare av utryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet och körteknik, och utskottet

välkomnar de åtgärder som de olika huvudmännen inom utryckningsverksamheterna har vidtagit för att säkra att utryckningsförarna har de kunskaper som krävs för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet vill dock framhålla att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet vill betona att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga och därmed en del av arbetet för att uppnå nollvisionen. Utskottet menar att det därför är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

När det slutligen gäller motionsyrkandet om vägarbeten under dygnets alla timmar kan utskottet konstatera att det i vissa fall redan finns tidsrestriktioner för när vägarbeten genomförs med syftet att undvika onödiga köer. Utskottet utgår från att den behöriga myndigheten hanterar denna fråga och finner inga skäl att för närvarande vidta någon åtgärd.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:538 (M), 2021/22:810 (S), 2021/22:1295 (S), 2021/22:1558 (S), 2021/22:1568 (S), 2021/22:2015 (M), 2021/22:2618 (M), 2021/22:2863 (M) yrkandena 1–3, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 73 och 74, 2021/22:3162 (M) och 2021/22:3757 (M) yrkande 25.

Trafiksäkerhet för motorcyklar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhet för motorcyklar. Utskottet betonar vikten av att öka säkerheten genom att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna av olyckor. Utskottet framhåller att åtgärder vidtas och utgår från att väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

Jämför reservation 20 (M, SD, KD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3755 yrkande 13 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på behovet av att intensifiera arbetet med att förebygga olyckor på motorcyklar. Motionärerna menar att en utredning bör tillsättas som bl.a. ser över vägräckenas utformning och grus vid asfaltering.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 38 understryker Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att det tas hänsyn till motorcyklister vid planering av vägräcken. Motionärerna konstaterar att vajerräcken är dödsfallor för motorcyklister.

I kommittémotion 2021/22:3878 yrkande 10 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken. Motionärerna konstaterar

att en av orsakerna till olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador är vägräcken med vajer.

I motion 2021/22:3518 yrkande 1 menar Johan Hedin (C) att det krävs ett förtydligande av likabehandlingsprincipen i de regelverk som styr underhåll och utveckling på våra vägar, så att inte motorcyklister missgynnas. Motionären uppmärksammar bl.a. att mitträcken måste utformas på ett sådant sätt att de inte utgör en onödig fara för motorcyklister och att säkra sidoområden bör användas i stället för sidoräcken när det är lämpligt.

Bakgrund

Förebyggande arbete

I juni 2021 fanns det enligt Sveriges Motorcyklister (SMC) drygt 328 000 motorcyklar i trafik, vilka ägdes av 263 196 personer.

Trafikverket har i samverkan med berörda organisationer arbetat fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped. Målet med strategin var att visa hur antalet omkomna motorcyklister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kunde minska till 2020. Syftet med den gemensamma strategin var att systematisera säkerhetsarbetet och därmed öka säkerheten på motorcykel. En ny gemensam inriktning för hållbart resande på motorcykel planeras under 2022.

Trafikverket menar att det viktigaste för att öka motorcykeltrafikens säkerhet är att vidta åtgärder som förebygger olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. De prioriterade insatsområdena för ökad motorcykelsäkerhet är att öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, minska extremt beteende på motorcykel, säkrare motorcyklar, säkrare vägar och gator samt ökat fokus på synbarhet och uppmärksamhet. Trafikverket har under senare år bl.a. infört ändringar i styrande dokument (VGU) som innebär ökade krav på räckens släthet och skydd mot underglidning av räckan på vissa platser, genomfört och utvärderat försök med underglidningsskydd på räckan och utvärderat möjligheten att eftermontera underglidningsskydd på befintliga räckan. Verket har vidare genomfört ett projekt om livscykelkostnader för olika typer av räckan samt risknivåer på olika vägtyper, systematiserat mätningar av mc-flöden i syfte att få fram ett bra planeringsunderlag, i samverkan med olika organisationer utvecklat en gemensam motorcykel- och mopedstrategi, inventerat vägräcken på det nationella stamvägnätet och påbörjat utbyte av gamla föråldrade vägräcken.

Trafikverket har i samverkan med SMC sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov som bör beaktas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll. Trafikverket har därutöver utvecklat ett inriktningsdokument för väg- och broräcken, där motorcykeltrafiken beaktas på ett bättre sätt. Trafikverkets standard för drifts- och underhållsåtgärder samt vägkonstruktionskraven har också höjts. Vidare har SMC utsett särskilda vägspanare som ska vara lokalt ansvariga för vägfrågor

gentemot Trafikverket och kommunerna. Trafikverket har utsett regionala kontaktpersoner för mc och moped i syfte att bl.a. guida SMC:s vägspanare rätt i kontakter med Trafikverket. Kontaktpersonerna ska också sprida ny kunskap om motorcykel- och mopedfrågor i regionen samt göra planerarna medvetna om dessa trafikanters särskilda behov vid planering.

Närmare om vägräcken

Trafikverket uppger att antalet omkomna på motorcykel har minskat sedan 2006, men antalet omkomna varierar stort från år till år. Under 2020 omkom 30 motorcyklistor. Av de som förolyckas är det ca 4–5 motorcyklistor per år som omkommer i kollision med räcken. Lika många bilister omkommer årligen i kollision med räcken. Trafikverket har åtagit sig att vidta riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, genom bl.a. räckesåtgärder, för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden 2019–2022.

Trafikverket uppger att alla räckestyper har sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper och att väghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. Enligt Trafikverket finns det utredningar och krockprover som pekar på att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt och inte medger risk för underglidning är bättre för oskyddade trafikanter såsom motorcyklistor än räcken som har utstickande delar.

Hösten 2015 slutrapporterade Trafikverket en undersökning av hur motorcykeltyp, underglidningsskydd och överglidningsskydd påverkar skaderisken hos motorcykelförare. Under 2014–2015 genomförde Trafikverket krocktester med olika motorcyklar mot olika typer av stålräcken för att undersöka hur motorcykelns design samverkar med vägräckets utformning. Analysen visar att underglidningsskydd gör nytta även i en upprätt kollision, då underglidningsskyddet kan göra räckets undersida slätare och mjukare, vilket minskar risken för att framhjulet, andra mc-delar eller motorcyklistens ben trycks in i räckets. Krocktesterna visade också att i en upprätt kollision är det en stor risk att föraren fastnar i ovasidan eller baksidan av ett s.k. W-räcke och att ett skydd mot stolparna också är nödvändigt (s.k. överglidningsskydd).

År 2012 beslutade Trafikverket att installera och utvärdera underglidningsskydd på vägräcken på fyra testplatser under tre vintersäsonger. Erfarenheterna från uppföljningen påverkade de krav som Trafikverket ställer på underglidningsskydd i regelsamlingen VGU. Kraven på när sådana räcken ska användas skärptes i 2015 respektive 2020 års utgåvor. I 2015 års utgåva av VGU tillkom krav på att sidan mot trafiken ska vara slät på räcken i anslutning till gång- och cykelbanor, på vägar som ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T), i ytterkurvor på avfartsramper och på övriga vägar med betydande motorcykeltrafik (100 eller fler motorcyklar per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret). Det tillkom också krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper på trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar. Sedan den 1 januari 2020 gäller

något förändrade räckesregler. Det ställs nu krav på att vägräcken ska uppfylla krav på släthet på vägar med minst 50 motorcyklar per genomsnittligt dygn under sommarhalvåret. Därtill ska vägräcken uppfylla krav på skydd mot underglidning i vissa typer av ytterkurvor.

Pågående arbete

I juni 2021 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att utreda och föreslå åtgärder på det statliga vägnätet som ökar trafiksäkerheten för motorcyklister. I uppdraget ingick att ta fram förslag på sträckor med slätare räckan och skydd mot underglidning. Trafikverket skulle vidare utreda och föreslå andra trafiksäkerhetsförbättrande åtgärder för motorcyklister.

Trafikverket redovisade utredningen i oktober 2021, där verket redogör för förslag och åtgärder som ska öka trafiksäkerheten för motorcyklister på det statliga vägnätet. Det handlar om att genomföra enkla åtgärder som bedöms vara bra för alla men i synnerhet för motorcyklister, t.ex. släta räckan med underglidningsskydd, borttagning av uppstickande brunnar och resning av sidoområden. Verket konstaterar att det i dag saknas tydliga effektsamband mellan släta räckan och minskad dödlighet vid kollision med räckan. Det pekas på att det behövs mer forskning för att klargöra åtgärdernas effekt och hur dessa räckan fungerar i samband med kollision.

I rapporten föreslås bl.a. att slätare räckan med underglidningsskydd ska monteras vid ca 140 trafikplatser med mycket motorcykeltrafik, på det nationella vägnätet och med räckan i snäva avfartsramper. Vidare föreslås att vägmärken som varnar för skarp kurva byts ut mot kantstolpar som är eftergivliga för motorcyklister vid ca 60 trafikplatser med mycket motorcykeltrafik på det nationella vägnätet. Alla insatser som föreslås i rapporten är tänkta att genomföras inom de närmaste tre åren. Förslagen ska vägas mot helheten vad gäller riktade åtgärder i nationell plan. Kostnaden för att byta ut befintliga räckan mot släta räckan på det statliga stamvägnätet beräknas till ca 4 miljarder kronor. Kostnaden för föreslagna åtgärder, räckan och kantstolpar vid trafikplatser i närtid beräknas till 70 miljoner kronor. Trafikverket uppger vidare att en mer långsiktig plan håller på att tas fram, där arbete pågår med att bl.a. ta fram underlag i form av analyser av olyckor, mätning av motorcykelströmmen och inventering av brister i säkerhetsstandard för motorcyklister. Arbetet beräknas vara klart under 2022.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i en kommentar betonat att Sverige ligger i framkant i trafiksäkerhetsarbetet men att ytterligare steg måste till för att nå nollvisionen om att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i Sverige.

Tidigare riksdagsbehandling

Med anledning av ett motionsförslag om en strategi för säkrare vägar föreslog utskottet i mars 2017 att riksdagen skulle rikta ett tillkännagivande till

regeringen om att den borde ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i det framtida trafiksäkerhetsarbetet säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). I budgetpropositionen för 2018 (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22) konstaterade regeringen att tillkännagivandet är slutbehandlat, bl.a. med hänvisning till nystarten för nollvisionen och olika uppdrag till myndigheterna.

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för motorcyklar behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att myndigheterna bedriver ett aktivt arbete med att bl.a. förbättra reglerna för vägräcken. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att öka motorcykeltrafikens säkerhet genom att både förebygga olyckor och lindra konsekvenserna av eventuella olyckor. Utskottet vill framhålla att det vidtas olika åtgärder för ökad trafiksäkerhet för motorcyklister. Utskottet vill också lyfta fram vikten av att såväl fordon som räcken fortsätter att utvecklas. Utskottet välkomnar att regeringen har låtit Trafikverket utreda och föreslå åtgärder för att öka trafiksäkerheten för motorcyklister och ser fram emot att ta del av den långsiktiga plan som verket avser att ta fram.

När det gäller motionerna om vägräcken vill utskottet liksom tidigare år betona att vägräcken har sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgår från att vägghållarna använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats. Utskottet välkomnar det arbete som bedrivs vid Trafikverket för att kontinuerligt se över och förbättra räckesreglerna och konstaterar att verket har utrett frågan på uppdrag av regeringen.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:2968 (SD) yrkande 38, 2021/22:3518 (C) yrkande 1, 2021/22:3755 (M) yrkande 13 och 2021/22:3878 (KD) yrkande 10.

Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerheten för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet uppmärksammar att antalet fordon och olyckor ökar och välkomnar därför regeringsuppdraget om att se över regelverket för A-traktorer. Utskottet betonar också att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen av fordonens inverkan på trafiksäkerheten.

Jämför reservation 21 (M), 22 (SD), 23 (C), 24 (V) och 25 (L).

Motionerna

Säkerhetskrav m.m. för mopedbilar och A-traktorer

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 33 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av att regeringen aktivt verkar för att A-traktorer ska kunna finnas kvar som en del av befintligt undantag inom EU. Motionärerna konstaterar att Sverige har ett undantag i EU för A-traktorer och att Transportstyrelsen har rapporterat att undantaget är ifrågasatt inom unionen.

I kommittémotion 2021/22:2932 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör införas bälteskrav i A-traktorer (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att det i dag saknas krav på bilbälte i en A-traktor, vilket kan leda till allvarliga personskador eller dödsfall när en olycka inträffar och airbagen löser ut.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 53 efterlyser Thomas Morell m.fl. (SD) en utredning om att höja viktgränsen för mopedbilar. Motionärerna konstaterar att mopedbilar byggs av plast för att klara viktkraven, vilket medför viktbesparingar på säkerhetsdetaljer och därmed mindre säkra fordon ur ett tekniskt perspektiv.

I kommittémotion 2021/22:3679 tar Anders Åkesson m.fl. (C) upp behovet av att förbättra trafiksäkerheten för förare och passagerare i en A-traktor (yrkande 55). Trafiksäkerheten för förare och passagerare kan förbättras genom att t.ex. bilbälte blir obligatoriskt, att vinterdäck blir standard vid vinterväglag och att körkortsutbildningen blir längre. Motionärerna betonar även vikten av att förenkla regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktorer och EU-mopeder (yrkande 56). När regelverket blir enklare kommer enligt motionärerna fler att göra rätt.

I kommittémotion 2021/22:3195 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över reglerna för A-traktorer (yrkande 12). Motionärerna pekar på att A-traktorerna har börjat bli ett problem och att situationen behöver ses över och åtgärdas, exempelvis när det gäller reglerna för omvandling av bil till A-traktor, begränsningar av var och när A-traktorer får framföras, plikt att köra undan för att släppa förbi övrig trafik och sanktioner. Motionärerna menar vidare att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att se till att även A-traktorsers utsläpp ska

regleras och ingå i besiktningen av dessa fordon (yrkande 13). De konstaterar att det är orimligt att besiktningen inte kontrollerar fordonets utsläpp och att det inte finns några regler eller gränsvärden för A-traktorers utsläpp.

I kommittémotion 2021/22:3394 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att ansvarig myndighet bör få i uppdrag att utvärdera mopedbilar och A-traktorer (yrkande 17). Motionärerna konstaterar att Trafikverket har uppmärksammat den dåliga trafiksäkerheten i mopedbilar och menar att det är väsentligt att det görs en utvärdering efter en tid, inte minst vad gäller olycksstatistik, trafiksäkerhet och användning.

I motion 2021/22:729 begär Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S) en översyn av regelverken för A-traktorer. Motionärerna uppmärksammar olika hastighets- och säkerhetsfrågor, bl.a. kraven på förarutbildning, bälteskrav och högsta tillåtna hastighet för att fordonen på ett mer trafiksäkert sätt ska kunna interagera i trafikmiljön.

I motion 2021/22:1752 uppmärksammar Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S) behovet av att överväga att se över möjligheterna till en samlad översyn av regelverken för A-traktorer. Motionärerna lyfter fram olika problem och pekar på behovet av att t.ex. höja den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer till samma som för mopedbilarna, införa ett körkort eller förarbevis för båda fordonstyperna, införa bältestvång för A-traktorer och se över påföljderna för förare och vårdnadshavare vid brott och förseelser, framför allt vid exempelvis grova hastighetsöverträdelser och rattfylleri.

I motion 2021/22:3112 yrkande 2 anför Cecilia Widegren m.fl. (M) att Transportstyrelsen bör ges i uppdrag att omgående analysera eventuella nackdelar i fråga om trafiksäkerhet, utbildning och liknande vad gäller fordon av samma karosskaraktär eller mer omfattande jämfört med hastighetsbegränsningar.

I motion 2021/22:3610 framför Lars Beckman (M) att det bör arbetas för att höja trafiksäkerheten för A-traktorer och därigenom kunna höja hastigheten till samma hastighet som för mopedbilar. Motionären menar att trafiksäkerheten i A-traktorer skulle kunna utvecklas ännu mer genom krav på bilbälten liksom årliga besiktningar i enlighet med vad som gäller för personbilar, och då skulle hastigheten kunna öka för att underlätta trafikflödet på många vägar liksom att det borde vara möjligt att ha passagerare i baksätet.

I motion 2021/22:698 menar Robert Stenkvist (SD) att Trafikverket och kommunerna bör ges rättighet att begränsa tillgängligheten för A-traktorer och mopeder klass I med kaross på det allmänna vägnätet. Motionären uppmärksammar att det kan bildas långa köer bakom en A-traktor eller en mopedbil under vissa tider på vissa hårt belastade vägsträckor där det endast finns två filer och otillräckliga vägrenar.

I motion 2021/22:2993 uppmärksammar Markus Wiechel (SD) behovet av att införa bälteskrav för framförandet av epa- och A-traktorer samt mopedbilar (yrkande 1). Vidare tar motionären upp frågan om att införa krav på vinterdäck i vissa sammanhang för epa- och A-traktorer samt mopedbilar (yrkande 2).

Motionären menar att vinterdäck i stadsmiljö kan göra en stor skillnad och förhindra en lång rad olyckor.

I motion 2021/22:786 betonar Kerstin Lundgren (C) vikten av att minska olyckorna med A-traktorer som en del av nollvisionen i trafiken. Motionären menar att det mot bakgrund av den betydande ökningen av antalet A-traktorer i trafiken och ökningen av antalet olyckor måste övervägas om utbildningen är tillräcklig liksom om säkerhetskraven är tillräckliga.

I motion 2021/22:1181 yrkande 2 anför Anne-Li Sjölund (C) att villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor bör ses över (yrkande 2). Motionären lyfter fram bl.a. frågan om bälteskrav.

I motion 2021/22:1188 pekar Daniel Bäckström (C) på vikten av att vidta förebyggande åtgärder som gör att olyckor med A-traktorer kan undvikas. Motionären betonar att antalet A-traktorer har ökat kraftigt, liksom antalet olyckor, varför det bl.a. behöver göras en översyn av utbildningen för AM-kortet och vidtas åtgärder som ökar synligheten och innebär att olyckor kan undvikas.

I motion 2021/22:3937 understryker Linda Modig (C) vikten av att ökningen av antalet A-traktorrelaterade olyckor hejdas och att åtgärder för ökad trafiksäkerhet för A-traktorer snarast vidtas. Motionären pekar på att det kan handla om att införa bälteskrav och att tydliggöra att det inte ska färdas fler personer i en A-traktor än det finns bälten till.

I motion 2021/22:1477 anför Pia Steensland (KD) att det bör införas krav på användning av bilbälte i A-traktorer (yrkande 2). Vidare menar motionären att det bör införas en reglering av passagerarantalet (yrkande 3).

I motion 2021/22:2483 pekar Robert Halef (KD) på behovet av en översyn av regler och utbildningar för förare samt möjligheterna att införa begränsningar av A-traktorer och ombyggda mopedbilar på vissa vägar. Motionären uppmärksammar att dessa fordon orsakar ett flertal olyckor med allvarliga skador då föraren ofta har bristande kunskap om trafikregler och eftersom fordonen saknar mycket som är nödvändigt för att minska risken för personskador och olyckor.

I motion 2021/22:2271 tar Allan Widman (L) upp frågor om A-traktorer. Motionären uppmärksammar att trafiksäkerheten minskar radikalt när fordon framförs i vitt skilda hastigheter på en och samma väg och av det skälet borde inte A-traktorer få framföras på vägar där hastighetsbegränsningen är högre än 70 kilometer per timme.

I motion 2021/22:2614 pekar Roger Haddad (L) på behovet av att se över reglerna för A-traktorer i syfte att öka trafiksäkerheten. Motionären konstaterar att antalet A-traktorer har ökat på vägarna sedan Transportstyrelsen ändrade regler och krav, vilket har lett till trafikproblem, köer och även olyckor.

Hastighetsbegränsningar för A-traktorer

I kommittémotion 2021/22:2932 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att det bör göras en utredning om att höja hastigheten för A-traktorer från dagens 30 kilometer per timme till 45 kilometer per timme samt ett tillägg på behörigheten AM (yrkande 1). Motionärerna menar att trafiksäkerheten kan öka genom att hastigheten för A-traktorer höjs eftersom de då inte utgör ett lika stort hinder i trafiken samt att det behövs en examinering av körkortsbehörighet AM med någon form av kunskapsvalidering av att man kan hantera ett fyrhjuligt fordon av denna vikt och storlek. Vidare menar motionärerna att möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktor behöver utredas (yrkande 2). För att komma till rätta med den stigande olyckskurvan med A-traktorer måste samhället enligt motionärerna tydligt markera att manipulation av den hastighetsbegränsande anordningen är ett allvarligt brott. Motionärerna tar även upp frågan om plomberingen av den hastighetsbegränsande anordningen (yrkande 3). För att säkerställa att ingrepp i den hastighetsbegränsande anordningen försvåras bör den enligt motionärerna plomberas av en ackrediterad verkstad, och plomberingsintyget bör kontrolleras vid den periodiska kontrollbesiktningen. Vidare föreslås att man ska låta ackrediterade verkstäder utföra tekniska undersökningar av manipulation av hastighetsbegränsande anordningar på A-traktorer (yrkande 5). Motionärerna konstaterar att polisen lägger stora resurser på att utreda om denna utrustning har manipulerats, och en sådan utredning skulle med fördel i stället kunna göras av ackrediterade verkstäder.

I kommittémotion 2021/22:3679 uppmärksammar Anders Åkesson m.fl. (C) behovet av att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 kilometer per timme, analogt med gränsen för EU-mopeder (yrkande 54). Motionärerna konstaterar att regelefterlevnaden delvis är bristfällig på grund av krångligt regelverk och att hastighetsgränsen på 30 kilometer per timme upplevs som obegriplig, varför det är angeläget att göra regelverket för fordon för ungdomar enhetligare för både A-traktorer och EU-mopeder.

I kommittémotion 2021/22:3394 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att regeringen bör ges i uppdrag att skyndsamt se över regelverket för A-traktorer för att omöjliggöra manipulation av A-traktorerens hastighet (yrkande 18). Motionärerna menar att de nya reglerna för A-traktorer har medfört att det är betydligt enklare att manipulera hastigheten och ställa om bilen till att inte ha någon hastighetsbegränsning.

I motion 2021/22:1309 menar Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S) att det bör övervägas att se över hastighetsbestämmelserna för A-traktorer och mopedbilar. Motionärerna konstaterar att de båda fordonstyperna har ökat i popularitet men att olika regler gäller för hastigheten, vilket bör ses över för att förhindra både olyckor och irritation i trafiken.

I motion 2021/22:535 anför Edward Riedl (M) att det bör göras en översyn av regelverken för A-traktorer i syfte att överväga möjligheten att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer per timme för innehavare av körkort med

AM-behörighet. Motionären konstaterar att nuvarande hastighetsbegränsning, 30 kilometer per timme, har gällt sedan den infördes på 1950-talet, och för att öka attraktiviteten och användningsområdena finns det anledning att göra en översyn av regelverken för dessa fordon och se över ifall det är möjligt att höja den tillåtna högsta hastigheten.

I motion 2021/22:2489 föreslår Alexandra Anstrell (M) en översyn av regelverken för A-traktorer i syfte att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer per timme. Motionären betonar att det är betydligt säkrare att framföra A-traktorer än mopedbilar, varför en A-traktor borde få köra lika fort som en mopedbil.

I motion 2021/22:3112 yrkande 1 menar Cecilia Widegren m.fl. (M) att en justering av hastigheten för A-traktorer bör övervägas så att reglerna likställs med dem som gäller för EU-mopeder. Motionärerna menar att det är ologiskt att inte även sådana karossfordon som en A-traktor skulle kunna få framföras i åtminstone 45 kilometer per timme.

I motion 2021/22:616 föreslår Eric Palmqvist (SD) att regelverket kring A-traktorer ska ses över och moderniseras med utgångspunkt i att tillåta en maximal konstruktiv hastighet om 45 kilometer per timme. Motionären konstaterar bl.a. att A-traktorer har fått växlarna spärrade och den högsta konstruktiva hastigheten begränsad till 30 kilometer per timme, vilket bl.a. medför en hög bränsleförbrukning till följd av att de framförs med höga motorvarvtal, och därför behövs det förändringar av regelverket för att göra fordonsklassen till ett fordon i tiden för landets unga.

I motion 2021/22:679 anför Staffan Eklöf (SD) att en översyn bör göras av reglerna för hastighetsbegränsning och av andra säkerhetsregler för A-traktorer. Motionären betonar vikten av att modernisera reglerna bl.a. mot bakgrund av regelskillnaderna mellan A-traktorer och mopedbilar samt behovet av att överväga om säkerhetsbälte bör vara obligatoriskt i A-traktorer och om möjligt även i mopedbilar.

I motion 2021/22:761 menar Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C) att man bör låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och samtidigt göra en översyn av förarutbildningen. Motionärerna uppmärksammar bl.a. att mopedbilar och A-traktorer har olika högsta tillåtna hastighet och menar att det är rimligt att tillåta att A-traktorer framförs i 45 kilometer per timme.

I motion 2021/22:1181 yrkande 3 anför Anne-Li Sjölund (C) att hastighetsbegränsningarna för mopedbil och A-traktor bör ses över (yrkande 3). Motionären konstaterar att en mopedbil får framföras i 45 kilometer per timme, medan en A-traktor som kan innehålla alla säkerhetssystem som en modern bil har får köras i 30 kilometer per timme.

I motion 2021/22:1216 lyfter Ola Johansson (C) fram frågan om en ökning av A-traktorsers högsta tillåtna hastighet. Motionären menar att de två typerna av persontransportfordon på fyra hjul och med heltäckande kaross – A-traktorn och EU-mopeden av klass I – är likvärdiga, liksom de grundläggande kraven

på förarna, varför båda fordonstyperna bör tillåtas att ha en konstruktiv högsta hastighet av 45 kilometer per timme.

I motion 2021/22:1035 anför Magnus Oscarsson (KD) att maxhastigheten för A-traktorer bör höjas till 50 kilometer per timme. Motionären menar att dagens regelverk innebär att olika delar i en A-traktor utsätts för ett snabbt slitage och att A-traktorer provocerar fram osäkra omkörningar av medtrafikanter. Vidare anføres att ett särskilt körkort för A-traktor bör införas.

I motion 2021/22:1161 pekar Kjell-Arne Ottosson (KD) på att föreskrifter för A-traktorer bör uppdateras och moderniseras och att det bör utredas om eventuella säkerhetshöjande åtgärder kan krävas med höjd hastighetsgräns. Motionären betonar vikten av A-traktorer, inte minst för många yngre på landsbygden.

I motion 2021/22:1477 anför Pia Steensland (KD) att reglerna för maxhastigheter för A-traktorer och mopedbilar bör ses över utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv (yrkande 4). Motionären menar att det är ologiskt att en mopedbil, som genom sin plastkonstruktion har en lägre säkerhet vid en krock än en A-traktor, får framföras i högst 45 kilometer per timme medan en A-traktor får framföras i högst 30 kilometer per timme.

Förarutbildning och körkort för mopedbilar och A-traktorer

I kommittémotion 2021/22:447 yrkande 5 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av körkortsutbildningen för mopedbilar och A-traktorer och genomföra ändringar i sitt regelverk för att åtgärda de brister som finns. Motionärerna anser att Transportstyrelsen bör göra en översyn av sina föreskrifter om utbildning för mopedkörkort och genomföra förändringar för att täcka behoven av en utbildning som innefattar mopedkörkort och A-traktorkörkort samt bl.a. överväga om dessa fordon fordrar en egen körkortskategori.

I kommittémotion 2021/22:3394 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att regeringen bör ges i uppdrag att se över körkortsriterierna för att få framföra en mopedbil eller en A-traktor (yrkande 19). Motionärerna menar att det mot bakgrund av att antalet A-traktorer ökar, att körkortsprov inte görs alls eller görs i ett annat enklare fordon samt att olycksstatistiken ökar behövs en översyn av vilka kriterier som ska ställas upp för att få framföra A-traktorer och mopedbilar.

I motion 2021/22:1181 anför Anne-Li Sjölund (C) att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrhjuliga fordon (yrkande 1). Motionären menar att dagens lagstiftning är förlegad när det gäller vilka fordon som får framföras med AM-körkort och betonar att det inte borde vara möjligt att efter en utbildning på en tvåhjulig moped få framföra ett fyrhjuligt fordon som väger betydligt mer.

I motion 2021/22:1477 yrkande 1 anför Pia Steensland (KD) att förutsättningarna för att det ska ingå praktiska moment även för A-traktorer och mopedbilar under körkortsutbildningen bör utredas. Motionären

uppmärksammar att det i förarutbildningen för AM-körkort inte ingår någon praktisk utbildning i att köra A-traktor eller mopedbil utan enbart moped.

Gällande rätt

Mopeder

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges de fordonskategorier som är tillåtna i landet och de tekniska definitioner som gäller för dessa fordonstyper. En moped är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som delas in i två klasser, moped klass I och moped klass II. Av lagen om vägtrafikdefinitioner följer att en moped klass I (kallas ibland EU-moped) är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer per timme, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer per timme och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt (kW). Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. En sådan moped är ett registreringspliktigt fordon och ska ha registreringsskylt.

Vad som ska räknas som moped styrs av såväl maximal hastighet som fordonets vikt i körklart skick. Maximal vikt för fordon regleras i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar. Den tillåtna viktgränsen för den aktuella fordonstypen höjdes från 350 kilo till 425 kilo den 1 januari 2016.

En mopedbil är registrerad som en moped klass I och får väga högst 425 kilo i körklart skick. En mopedbil ska ha en skylt som talar om att det är ett långsamgående fordon (LGF-skylt). En mopedbil får framföras av den som har minst AM-körkort och som har fyllt 15 år. Mopedbilar får framföras på allmänna vägar men inte på motorväg och motortrafikled. De får inte heller framföras på cykelvägar. Det finns inget krav på kontrollbesiktning.

Traktorer

En traktor definieras som ett motordrivet fordon med minst två hjulaxlar och som huvudsakligen är inrättat för att dra ett annat fordon eller ett arbetsredskap. En traktor får vara utrustad för transport av gods och för befordran av passagerare. Traktorer delas in i kategorierna traktor a som är konstruerad för en hastighet av högst 40 kilometer per timme och traktor b som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 kilometer per timme. Traktorer får köras på väg och ska då följa trafikreglerna. De får inte köras på motorväg eller motortrafikled. Traktor A ska köras i vägrenen eller så långt till höger på körbanan som möjligt, medan traktor B ska köras på körbanan (vägen).

En A-traktor är en bil som är ombyggd till traktor och som klassas som en traktor A eftersom hastigheten är tekniskt begränsad till en lägre hastighet än 40 kilometer per timme. Äldre traktorer (före 2003) och bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer per timme. En A-traktor får köras av den som har fyllt 15 år och har

mopedkörkort/AM-körkort. Även en A-traktor är ett långsamgående fordon, och den ska vara utrustad med en LGF-skyld så att övriga trafikanter uppmärksammas på detta. Det som till vardags benämns epatraktor är ursprungligen en personbil som har blivit ombyggd till jordbruksmaskin. År 1963 blev det möjligt att bygga om och registrera en bil eller lastbil till A-traktor som ett alternativ till epatraktor. Nyregistrering av epatraktorer upphörde 1975 och ersattes då fullt ut av A-traktorer. Varken epa- eller A-traktor är enligt Transportstyrelsen någon juridisk definition enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, utan fordonen klassas som traktor A.

Bakgrund

Antalet mopedbilar och olycksutvecklingen

Transportstyrelsen uppger att antalet mopedbilar på vägarna har ökat kraftigt under de allra senaste åren. Antalet registrerade mopedbilar har mer än fyrdubblats sedan 2010. Den kraftiga ökningen startade 2016, och sedan dess har antalet ökat med drygt 2 000 nyregistrerade mopedbilar varje år. Enligt Trafikanalys fanns det i slutet av 2021 drygt 16 000 mopedbilar registrerade i Sverige. Jämfört med året före ökade antalet mopedbilar med 7 procent. Det finns i hela landet 1,6 mopedbilar per 1 000 invånare, från som lägst 0,9 i Kalmar län till som högst 3,8 i Västernorrlands län. Enligt Transportstyrelsen används mopedbilar som en ungdomsbil både på landsbygden och i mindre och större städer.

Transportstyrelsen uppger att antalet olyckor med mopedbilar ökar. Det uppges vara relativt få dödsolyckor med mopedbilar inblandade, men under de sista åren – sedan 2017 – har antalet personskadeolyckor ökat markant. År 2019 inträffade 141 personskadeolyckor, 2020 var det 144 och 2021 (t.o.m. augusti) 88 personskadeolyckor. Under de senaste fem åren har det i genomsnitt inträffat en dödsolycka per år där minst en mopedbil varit inblandad. Av olycksstatistiken framgår att det är ungdomar (upp till 17 år) som kör en stor andel av de mopedbilar som förekommer i olyckor, vilket återspeglar att det främst är ungdomar som använder mopedbilar. Mellan 2016 och 2020 omkom 18 personer, varav 12 män och 6 kvinnor. Hälften av de omkomna var 17 år eller yngre. Merparten av olyckorna skedde på vägar skyltade upp till 50 kilometer per timme och ungefär hälften av olyckorna var singelolyckor.

Antalet A-traktorer och olycksutvecklingen

Transportstyrelsen uppger att antalet A-traktorer har ökat kraftigt under de senaste åren samtidigt som antalet personskadeolyckor har ökat markant. A-traktorer körs enligt Transportstyrelsen främst av ungdomar både på landsbygden och i mindre och större städer. Enligt Trafikanalys fanns det i slutet av 2021 knappt 45 000 A-traktorer registrerade i Sverige. Jämfört med året före ökade antalet A-traktorer med 35 procent. Sedan 2018 har antalet

A-traktorer fördubblats. I hela Sverige finns det 4,3 A-traktorer per 1 000 invånare, från som lägst 1,2 i Stockholms län till 11,1 i Västernorrlands län följt av Dalarnas län med 11,0 A-traktorer per 1 000 invånare. De tre kommunerna med allra flest A-traktorer per 1 000 invånare ligger i Västerbottens län: Åsele (28,0), Vilhelmina (22,5) och Dorotea (21,6).

Trafikanalys lyfter fram att en del av förklaringen till den stora ökningen av antalet A-traktorer de senaste åren är att det har blivit enklare att bygga om modernare bilar till A-traktorer. Den 15 juli 2020 ändrades kraven för A-traktorer i och med att Transportstyrelsen tog bort kravet att fordonets hastighet på lägsta växeln ska vara högst 10 kilometer per timme vid två tredjedelar av ursprungsmotorns maximala varvtal. A-traktorns högsta hastighet får fortfarande vara högst 30 kilometer per timme. De nya reglerna innebär att man inte längre behöver bygga fordonen med dubbla växellådor eller söka dispens.

Regeringen har konstaterat att sedan de tekniska kraven för att bygga om en bil till A-traktor förenklades i juli 2020 har antalet registrerade A-traktorer ökat kraftigt. År 2020 ökade antalet personskador i olyckor där A-traktorer var inblandade med över 50 procent. Samtidigt konstaterar regeringen att möjligheten att använda sig av A-traktorer för transport har stor betydelse för många ungdomar i Sverige men att en felaktig användning av dessa fordon är en trafikfara som riskerar att leda till allvarliga olyckor.

Enligt Transportstyrelsen har det under de senaste fem åren inträffat i genomsnitt en dödsolycka per år där minst en A-traktor varit inblandad. Antalet personskadeolyckor med minst en A-traktor inblandad uppgick 2019 till 146, 2020 till 214 och 2021 (t.o.m. augusti) till 200. Under perioden 2016–2021 uppgick antalet omkomna eller allvarligt skadade till 33 personer, varav 23 personer var 17 år eller yngre. Merparten av olyckorna skedde på vägar med hastigheter upp till 50 kilometer per timme, men många inträffade också på vägar skyltade med 70 kilometer per timme. Knappt hälften av olyckorna var singelolyckor.

Säkerhetskrav för mopedbilar

Den som kör moped måste ha hjälm. Man behöver inte använda hjälm i en tre- eller fyrhjulig moped med karosseri om man i stället använder bilbälte. Det får finnas en passagerare om det finns avsedd och registrerad plats. Det finns inga krav på vinterdäck. En mopedbil ska vara registrerad och ha trafikförsäkring. Däremot ställs inga krav på besiktning, och mopedbilsägaren behöver inte heller betala fordonsskatt.

Bland annat NTF har framfört att mopedbilar saknar små bilars grundsäkerhet. Fordonets utformning gör samtidigt att det kan förväxlas med en bil, vilket kan göra det svårt för andra trafikanter att bedöma dess hastighet. I jämförelse med en mopedist sitter mopedbilisten enligt NTF troligen mer skyddat. I en undersökning från NTF pekas dock på problem med mopedbilens vecka kaross.

Säkerhetskrav för A-traktorer

Enligt trafikförordningen får passagerare på eller i ett fordon inte tas med i sådant antal eller placeras på sådant sätt att fara kan uppstå (3 kap. 79 §). Den som kör en A-traktor har ansvar för sina passagerare. Transportstyrelsen uppmanar förare att alltid använda bilbälte om det finns och se till att även passagerare gör det. Anledningen till att det inte finns krav på bälte är enligt polisen att dessa fordon ursprungligen togs fram som dragfordon inom lantbruket. Polisen påminner om att när A-traktorer kör på allmän väg bland trafikanter som kör i höga hastigheter kan en kollision bli mycket allvarlig för den som sitter utan bälte. För att begränsa antalet passagerare är det enligt Transportstyrelsen inte tillåtet att ha baksäte i en A-traktor.

I syfte att öka A-traktors trafiksäkerhet infördes våren 2018 krav på besiktning av A-traktorer. Ändringen av besiktningens regler innebär att A-traktorer och epatraktorer ska genomgå kontrollbesiktning med ett tidsintervall som inte överstiger 24 månader. I besiktningen kontrolleras allt från bromsar, styrning och hjulupphängning till att det finns en varningstriangel i fordonet. Även lampor och säkerhetsbälten kontrolleras och att fordonet inte går att köra fortare än 30 kilometer per timme. De nya reglerna för fordonsbesiktning är en anpassning av regelverket till EU-lagstiftningen på området. Om A-traktorn inte är kontrollbesiktigad inträder körförbud. A-traktorer genomgår enligt Transportstyrelsen samma besiktning som vanliga personbilar, med några undantag.

Hastighetsbegränsning för A-traktorer

Vägens hastighetsbegränsning gäller för alla fordon, men för A-traktorer gäller även att de ska vara konstruerade för att kunna köra i högst 30 kilometer per timme. Även epatraktorer har en högsta tillåten hastighet av 30 kilometer per timme. Transportstyrelsen har hänvisat till att gällande hastighetsgränser för traktorer har fastställts på grundval av vilken fordonstyp det handlar om. Det finns tre olika slags traktorer i Sverige: nationellt typgodkända traktorer som får köras i högst 30 kilometer per timme, EU-typgodkända traktorer som får köras i högst 40 kilometer per timme samt traktor B som får gå i högst 50 kilometer per timme. Om A-traktorer skulle få framföras i en hastighet som överskrider 40 kilometer per timme innebär det enligt Transportstyrelsen ett krav på B-körkort för denna typ av fordon. Därför anser myndigheten att 30 kilometer per timme för närvarande är det enda realistiska alternativet för A-traktorer.

Transportstyrelsen har påpekat att A-traktorer och epatraktorer inte kan jämföras med mopeder klass I (vanliga mopeder och mopedbilar) som får köras i högst 45 kilometer per timme eftersom det handlar om helt olika fordonsslag och därmed olika regelverk. En A-traktor är av fordonsslaget traktor, och dessutom en nationellt typgodkänd traktor som inte omfattas av EU:s regelverk som fallet är för fordonsslaget moped. En A-traktor omfattas exempelvis inte av kravet på maximal vikt som fallet är för t.ex. mopedbilar.

I vissa fall handlar det om lastbilar som byggts om till A-traktorer, vilket får konsekvenser för det krockvåld som uppstår om hastighetsbegränsningen skulle höjas till 45 kilometer per timme, något som kan äventyra trafiksäkerhetsmålen. Det finns angelägna trafiksäkerhetsaspekter som ligger till grund för den nuvarande hastighetsbegränsningen för A-traktorer. Kraven både på förarens utbildning och behörighet och på fordonets beskaffenhet och utrustning är avgörande ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Detta regleras via både nationella och internationella regelverk.

Våren 2018 infördes krav på besiktning av A-traktorer med syftet att bl.a. göra det mindre intressant att manipulera hastighetsbegränsande anordningar. Bland annat polisen har noterat att det förekommer att A-traktorer förs fram i högre hastighet än tillåtet. Om A-traktorn går fortare än 30 kilometer per timme eller är modifierad på ett sådant sätt att den klassas som personbil riskerar föraren att rapporteras för olovlig körning med dagsböter som straff. Föraren riskerar även spärrtid på körkortet samt indraget körkortstillstånd. Inte bara föraren utan även ägare eller målsman ansvarar för att fordonet är säkert och lämpligt för trafik, att det är utrustat på rätt sätt och att utrustningen fungerar som den ska under färden. Den som äger en A-traktor och är registrerad för den ansvarar för att fordonet är i föreskrivet skick och för på vilket sätt fordonet brukas. Polisen påminner om att om en A-traktor förs fram i högre hastighet än tillåtet kan den person som står som ägare av fordonet bli misstänkt för tillåtande av olovlig körning. Vid misstanke om brott kan enligt polisen en A-traktor tas i beslag för vidare utredning.

När det gäller mopedbilar kan den som blir dömd för olovlig körning efter att ha kört en trimmad mopedbil förutom böter komma att få en spärrtid utfärdad för att få ett körkortstillstånd.

Förarutbildning och förarbevis

Körkortskraven är olika för mopeder och A-traktorer. Skälet till det är att fordonsslaget moped omfattas av EU-gemensamma körkortsregler medan en A-traktor är av fordonsslaget traktor och dessutom en nationellt typgodkänd traktor som inte omfattas av EU-kraven.

Med ett AM-körkort får man köra mopeder som är gjorda för en hastighet på högst 45 kilometer per timme och traktorer som är gjorda för en hastighet på högst 40 kilometer per timme (traktor A). För att få ett AM-körkort krävs det att man har ett körkortstillstånd, är permanent bosatt i Sverige eller sedan minst sex månader studerar här, har gått en mopedutbildning hos en behörig utbildare, har fyllt 15 år, har gjort ett godkänt kunskapsprov på Trafikverket och inte har körkort från något annat EES-land. En mopedbil får framföras av den som har minst AM-körkort. För att få AM-körkort måste man ha ett godkänt resultat på kunskapsprovet. Innan man gör sitt kunskapsprov måste man ha genomgått en obligatorisk utbildning hos en behörig utbildare och utbildningen måste vara registrerad hos Transportstyrelsen. Kunskapsprovet mäter kunskaper i fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet,

trafikregler och personliga förutsättningar. Körkortstagaren ska genom kunskapsprovet visa att han eller hon har kunskaper nog att köra med omdöme i trafiken.

För att köra A-traktor krävs ett körkort med AM-behörighet, dvs. körkort för moped klass I, eller ett traktorkort. Man får också köra A-traktor om man har ett körkort med någon annan behörighet. Med ett traktorkort får man köra bl.a. traktor A och moped klass II. För att få ett traktorkort krävs det att man har ett körkortstillstånd, har fyllt 16 år och har gjort ett godkänt kunskapsprov.

Transportstyrelsen uppger att man planerar att se över regelverket kring AM-utbildning så att träningsmoment med fyrhjuliga fordon ingår för blivande mopedbilsförare och förare av A-traktor (2021-11-15 TSV 2021-8777). Denna aktivitet har planerats en längre tid och kommer enligt myndigheten att genomföras under 2022.

Myndigheternas insatser

Tillsammans med 18 andra aktörer har Trafikverket skapat en gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar och mopedbilar, traktorer och motorredskap. Syftet är att systematisera och samordna säkerhetsarbetet. De prioriterade områden som har tagits fram förväntas ha effekt på antalet omkomna och skadade vid körning både på väg och i terräng. De prioriterade insatsområdena för bl.a. mopedbilar och A-traktorer är ökad bältesanvändning, förbättrad fordonssäkerhet och förbättrad information.

Trafikverket menar att man behöver inventera kunskapsläget för att kunna prioritera rätt insatser. Det behövs åtgärder på både kort och lång sikt för att uppnå en säker trafik med mopedbilar. På kort sikt handlar det om att öka användandet av bälte, öka användandet av vinterdäck och förbättra informationen om förutsättningarna för att köra mopedbil. På längre sikt handlar det om att förbättra fordonssäkerheten genom ökad krocksäkerhet och stabilitet, införa antisladdsystem och bältespåminnare, se över möjligheterna att införa kontrollbesiktning och se över utbildningen. Trafikverket ska årligen följa upp utvecklingen och ambitionerna i den gemensamma inriktningen.

Genom Skyltfonden gav Trafikverket i februari 2021 medel till bl.a. en studie som ska lyfta kunskapsläget kring mopedbilars och epatraktorerers trafiksäkerhet med särskilt fokus på användare av dessa fordon.

Pågående arbete

Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen om miljökontroll

I februari 2022 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att se över förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid besiktning. När regeringen har låtit myndigheter analysera de befintliga miljökraven vid besiktning har det visat sig att det på flera områden saknas förutsättningar för en skärpt miljökontroll. Exempelvis räcker dagens mätmetoder inte alltid till för att mäta de låga utsläpp som nya fordon ger upphov till. På andra områden saknas

kunskap om hur ett gränsvärde påverkar verkliga utsläpp. För att kunna skärpa kontrollen och förbättra luftkvaliteten ska Transportstyrelsen därför se över hur förutsättningarna för en god kontroll kan förbättras. Analysen ska avse besiktning av personbilar, lastbilar och A-traktorer samt övriga fordon i den mån det bedöms relevant. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 15 februari 2023.

Regeringens uppdrag till Transportstyrelsen om A-traktorer

Regeringen har konstaterat att antalet registrerade A-traktorer har ökat kraftigt, samtidigt som antalet personskador i olyckor där A-traktorer är inblandade har ökat. Mot bakgrund av detta menar regeringen att regelverket för A-traktorer behöver ses över. Regeringen gav i oktober 2021 Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva hur A-traktorer används och vilket regelverk som gäller för sådana fordon, framför allt efter de regelförändringar som trädde i kraft i juli 2020. Beskrivningen ska omfatta var och hur A-traktorer används samt vilka effekter detta får, inklusive på de transportpolitiska och klimatpolitiska målen. Inom ramen för uppdraget ska Transportstyrelsen se över behovet av utökade eller skärpta krav på säkerheten för A-traktorer, exempelvis bälteskrav. Transportstyrelsen ska analysera behovet av ett förändrat regelverk och se över behovet av skärpta krav på säkerheten för A-traktorer och möjligheterna att införa regler eller krav som gör det svårare att manipulera A-traktorer. I uppdraget kan också hastighetsgränsen för A-traktorer analyseras, då framför allt utifrån ett säkerhets- och klimatperspektiv. Transportstyrelsen ska redovisa uppdraget till Regeringskansliet senast den 1 november 2022.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth har i en kommentar framfört att möjligheten att använda A-traktorer för att transportera sig har stor betydelse för många ungdomar i Sverige. Samtidigt har det blivit fler olyckor där A-traktorer är inblandade. Därför måste enligt statsrådet trafiksäkerheten vara i fokus när regelverket för A-traktorer nu ses över. I oktober 2021 anförde infrastrukturministern i sitt svar på frågorna 2021/22:168 och 2021/22:206 att fel användning av dessa fordon är en trafikfara som riskerar att leda till allvarliga olyckor. Det senaste årets utveckling, där fler ungdomar än tidigare kör A-traktor men där även olyckorna med dessa fordon blivit fler, har skapat ett behov av en översyn av regelverket.

A-traktorer och EU-rätten

I maj 2021 betonade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:2876 att de tekniska kraven på A-traktorer måste utvecklas i harmoni med övergripande regelverk för fordon och körkortskrav inom EU. Statsrådet påminde om att en översyn av EU:s körkortsdirektiv är planerad under 2022 och att ett förslag på nytt regelverk är att vänta från EU-kommissionen. Ministern betonade att ökad trafiksäkerhet på vägarna är en prioriterad fråga som han följer noga.

Transportstyrelsen uppger att en A-traktor är en nationellt typgodkänd traktor som inte omfattas av EU:s regelverk. Transportstyrelsen har i uppdrag från regeringen att bl.a. beskriva vilket regelverk som gäller för A-traktorer och analysera behovet av ett förändrat regelverk för A-traktorer. Eventuella författningsförslags koppling till relevanta europeiska regelverk ska belysas. En A-traktor är av fordonsslaget traktor och vissa sådana fordon är undantagna från de krav som ställs i EU-gemensamma körkortsregler. Justeringar i regelverket måste således förhålla sig till detta undantag och Transportstyrelsen bör enligt regeringsuppdraget särskilt analysera frågan om behörighetskrav.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade att trafiksäkerhet är en högt prioriterad fråga när det gäller både mopedbilar och A-traktorer och välkomnade det arbete som pågår vid olika myndigheter i syfte att inventera kunskapsläget för att kunna prioritera rätt insatser. Utskottet framförde att man avser att följa frågan om utbildning för förare av mopedbilar och mopedbilars inverkan på trafiksäkerheten.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona att trafiksäkerhet är en högt prioriterad fråga när det gäller både mopedbilar och A-traktorer, vilket innebär att det finns behov av ett fortgående arbete med nollvisionen som grund. Utskottet kan notera att båda dessa fordonstyper i hög grad används av ungdomar, och för att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas krävs bl.a. att alla fordon som framförs i trafik är säkra. Utskottet vill lyfta fram att det finns ett mycket stort engagemang i riksdagen i fråga om trafiksäkerhet när det gäller mopedbilar och A-traktorer.

Utskottet har uppmärksammat att både antalet mopedbilar och antalet A-traktorer på vägarna har ökat kraftigt och att tyvärr även antalet olyckor där dessa är inblandade ökar. Det kan konstateras att det är relativt få som omkommer i olyckor med mopedbilar, men antalet skadade har ökat markant. Utskottet betonar att detta är mycket oroande och vill framhålla att det är viktigt att följa den fortsatta olycksutvecklingen. Utskottet välkomnar därför att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över regelverket för A-traktorer. I detta ingår bl.a. att se över säkerhetskrav såsom hastighetsgränser och behovet av krav på bälte. Utskottet delar infrastrukturministerns syn att kraven på A-traktorer måste utvecklas i harmoni med EU-regelverket. När det gäller frågan om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer är det enligt utskottets mening viktigt att en eventuell höjning av den konstruktiva

hastigheten för A-traktorer inte äventyrar de trafiksäkerhetsmål som riksdagen och regeringen har formulerat. I flera motioner uppmärksammas att reglerna är olika för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet vill påminna om att detta beror på att det handlar om olika fordonsslag. Utskottet finner mot den bakgrunden inte något skäl att nu vidta någon åtgärd när det gäller säkerhetskrav och hastighetsbegränsningar.

När det gäller motionsförslaget om utsläpp från och besiktning av A-traktorer vill utskottet hänvisa till att regeringen har gett ett uppdrag till Transportstyrelsen att se över förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid besiktning. I detta ingår även A-traktorer.

I några motioner lämnas olika förslag om förarutbildning och förarbevis. När det gäller behovet av förbättrad utbildning för förare av mopedbilar har utskottet tidigare uttalat att det avser att fortsätta att följa frågan. Utskottet har inte ändrat sin inställning i denna fråga. Utskottet menar att det mot bakgrund av det ökande antalet fordon generellt är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen av både mopedbilars och A-traktorers inverkan på trafiksäkerheten. Utskottet kan också konstatera att Transportstyrelsen planerar att se över regelverket för AM-utbildning så att träningsmoment med fyrhjuliga fordon ska ingå för blivande förare av mopedbilar och A-traktorer.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:447 (V) yrkande 5, 2021/22:535 (M), 2021/22:616 (SD), 2021/22:679 (SD), 2021/22:698 (SD), 2021/22:729 (S), 2021/22:761 (C), 2021/22:786 (C), 2021/22:1035 (KD), 2021/22:1161 (KD), 2021/22:1181 (C) yrkandena 1–3, 2021/22:1188 (C), 2021/22:1216 (C), 2021/22:1309 (S), 2021/22:1477 (KD) yrkandena 1–4, 2021/22:1752 (S), 2021/22:2271 (L), 2021/22:2483 (KD), 2021/22:2489 (M), 2021/22:2614 (L), 2021/22:2932 (SD) yrkandena 1–5, 2021/22:2968 (SD) yrkande 53, 2021/22:2993 (SD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3112 (M) yrkandena 1 och 2, 2021/22:3195 (V) yrkandena 12 och 13, 2021/22:3394 (L) yrkandena 17–19, 2021/22:3610 (M), 2021/22:3679 (C) yrkandena 54–56, 2021/22:3757 (M) yrkande 33 och 2021/22:3937 (C).

Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen med en viss redaktionell ändring, lag om ändring i lagen om trafikskolor, lag om ändring i lagen om yrkesförarkompetens, lag om ändring i lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, lag om ändring i yrkestrafiklagen samt lag om ändring i taxitrafiklagen. Förslagen syftar till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten. Utskottet anser att det är angeläget att vidta åtgärder på området och att regeringens lagförslag är väl avvägda.

Riksdagen avslår vidare motionsförslag om specifika insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor. Utskottet hänvisar till att myndigheterna redan har vidtagit åtgärder och ser inget behov av att vidta någon åtgärd när det gäller dubbelkommando i privatbilar.

Jämför reservation 26 (SD), 27 (C, L), 28 (V), 29 (KD) och 30 (M, C, L).

Bakgrund

För att få någon av de behörigheter som förekommer på transportområdet måste man i regel genomgå ett eller flera prov. Som exempel kan nämnas att ett körkort med behörighet B får utfärdas endast för den som har avlagt ett godkänt förarprov som består av ett kunskapsprov och ett körprov. Det huvudsakliga syftet med proven är att bidra till hög trafiksäkerhet på vägarna.

För att bedriva utbildningsverksamhet enligt körkortslagen (1998:488), lagen (1998:493) om trafikskolor, lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar krävs som huvudregel ett tillstånd. Tillstånd lämnas av Transportstyrelsen. Kraven på tillstånd motiveras främst av trafiksäkerhetsskäl.

Transportstyrelsen fick i september 2019 i uppdrag att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning samt fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Uppdraget redovisades i september 2020 genom rapporten Åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Av Transportstyrelsens rapport framgår att Trafikverket under 2019 upptäckte 174 försök till provfusk. Det var nästan en fördubbling jämfört med 2018. Det har också blivit vanligare att de som försöker fuska använder tekniska hjälpmedel. Ett annat problem är att det förekommer illegal verksamhet som

går ut på att tillhandahålla hjälpmedel till provfusk. Enligt rapporten finns det i vissa fall kopplingar mellan denna verksamhet och kriminella nätverk.

Propositionen

Införande av möjlighet till avstängning från prov på transportområdet

Regeringen föreslår i proposition 2021/22:190 Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet att det ska införas bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Bemyndigandena ska enligt förslaget införas i körkortslagen (1998:488), lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens, yrkestrafiklagen (2012:210) och taxitrafiklagen (2012:211). Regeringen föreslår vidare att avstängningsbeslut ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Nya straffbestämmelser för illegal utbildningsverksamhet

Regeringen föreslår i propositionen att det enligt körkortslagen och lagen om yrkesförarkompetens ska vara straffbart att bedriva utbildning utan tillstånd eller i strid med tillämpliga föreskrifter. När det gäller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska enligt regeringens förslag det straffbara området utvidgas till att omfatta utbildning som bedrivs i strid med tillämpliga föreskrifter.

Skärpta straff för illegal utbildningsverksamhet på transportområdet

Regeringen föreslår att straffen för att utan tillstånd bedriva utbildningsverksamhet på transportområdet ska skärpas. Straffet för den som utan tillstånd bedriver utbildningsverksamhet som avses i körkortslagen, lagen om trafikskolor, lagen om yrkesförarkompetens eller lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska vara fängelse i högst två år. Om brottet är ringa ska straffet vara böter eller fängelse i högst sex månader. Straffet för en tillståndshavare som bryter mot tillämpliga föreskrifter ska vara dagsböter. Dessa straffbestämmelser ska dock inte tillämpas om en gärning är belagd med straff enligt brottsbalken eller, när det gäller körkortslagen och lagen om trafikskolor, bidragsbrottslagen (2007:612).

En skyldighet att medföra identitetshandling vid övningskörning

Regeringen föreslår att den som övningskör med personbil, lastbil, buss och motorcykel ska ha med sig en identitetshandling. Att uppsåtligen eller av oaksamhet underlåta att medföra en identitetshandling vid sådan övningskörning ska vara straffbart. Straffet ska enligt förslaget vara penningböter.

Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår i propositionen att bestämmelserna ska träda i kraft den 1 januari 2023. Vidare föreslår regeringen att beslut om avstängning från prov under viss tid enligt lagen om yrkesförarkompetens inte ska få grundas på omständigheter som har inträffat före ikraftträdandet.

Konsekvenser

När det gäller konsekvenser för statliga myndigheter gör regeringen bedömningen att Transportstyrelsen och Trafikverket är de myndigheter som påverkas i störst utsträckning av förslagen. De ökade kostnaderna bedöms dock kunna hanteras inom befintliga ramar. Polismyndigheten, Åklagarmyndigheten, allmänna domstolar och förvaltningsdomstolar samt Kriminalvården påverkas i mindre utsträckning av förslagen. Även i fråga om de myndigheterna är regeringens bedömning att kostnaderna kan hanteras inom befintliga ramar.

När det gäller konsekvenser i övrigt bedömer regeringen att förslagen kommer att försvåra för dem som bedriver illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. De som bedriver sådan utbildningsverksamhet med tillstånd och som följer gällande bestämmelser kommer i förlängningen att gynnas av att den tillståndslösa verksamheten försvåras. Vidare bedömer regeringen att trafiksäkerheten kommer att påverkas positivt. Den som övningskör och som inte har en giltig identitetshandling kommer att behöva skaffa en sådan.

Motionerna

Följdmotioner

I kommittémotion 2021/22:4528 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) att illegala trafikskolor är ett växande problem och konstaterar att regeringens förslag är ett steg i rätt riktning men långt ifrån tillräckligt. Motionärerna ställer sig bakom regeringens förslag till skärpningar men framhåller att fler insatser behövs. Motionärerna tar upp frågan om tillståndsprövning för dubbelkommando i privatbilar. De föreslår att dubbelkommando i privatbilar ska kopplas till tillståndet för handledarskap vid övningskörning och att de som har ett tidsbegränsat tillstånd ska tillåtas att ha dubbelkommando i maximalt två bilar.

I kommittémotion 2021/22:4622 välkomnar Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) de föreslagna åtgärderna för att stoppa fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet på transportområdet och framhåller att propositionen är ett steg i rätt riktning, men de vill föreslå några ändringar. Motionärerna menar inledningsvis att det bör införas bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet och att avstängningsbeslut inte ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol (yrkande 1). Bemyndigandena bör införas i körkortslagen, lagen om

yrkesförarkompetens, yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Vidare menar motionärerna att polisen bör få direktåtkomst till fler av Transportstyrelsens uppgifter (yrkande 2). Detta bör ske i enlighet med Transportstyrelsens förslag i utredningen Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Polisen måste enkelt kunna kontrollera tillstånd när de av olika anledningar stoppar fordon. Motionärerna anser att ytterligare åtgärder krävs och att regeringen borde återkomma med konkreta förslag. Slutligen anser motionärerna att Transportstyrelsen bör se över och kraftigt förbättra sin konsumentinformation (yrkande 3). De pekar på behovet av att stärka konsumentens ställning och att det måste bli enklare att kontrollera att trafikskolan som man anlitar är en legitim verksamhet med tillstånd.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

I kommittémotion 2021/22:3757 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att det bör införas tillståndsprövning för dubbelkommando i privatbilar (yrkande 34). Motionärerna konstaterar att illegala körskolor är ett växande problem, och för att hindra dessa bör dubbelkommando i privatbilar kopplas till tillståndet för handledarskap vid övningskörning.

I kommittémotion 2021/22:2968 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten att bedriva illegala körskolor bör försvåras (yrkande 91). Motionärerna menar bl.a. att det måste finnas någon form av test för att säkerställa att utbildningen har genomgåts och att deltagaren har förstått utbildningen. Motionärerna tar vidare upp att möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd bör utredas (yrkande 88). Motionärerna ser positivt på möjligheten att övningsköra privat, men för att försvåra svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person till förslagsvis fem stycken.

I kommittémotion 2021/22:447 yrkande 4 anför Jessica Thunander m.fl. (V) att regeringen skyndsamt bör återkomma med skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortsprov. Motionärerna uppmärksammar att fusk vid körkortsprov har blivit ett allt vanligare problem och att konsekvenserna för personer som blir påkomna med fusk och de som tillhandahåller fusket är obefintliga.

I kommittémotion 2021/22:3879 betonar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att de illegala körskolorna snedvrider marknaden och har kopplingar till den organiserade brottsligheten. Motionärerna menar att antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt bör sänkas från 15 till 5 (yrkande 27). Vidare menar motionärerna att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar (yrkande 28). Detta skulle tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola.

I motion 2021/22:1455 uppmärksammar Borian Åberg (M) behovet av att införa en trafiklärlarlegitimation för professionella trafikskolor. Motionären konstaterar att de samhällsnedbrytande konsekvenserna av illegala körskolor

är omfattande och menar att en trafiklärarlegitimation skulle öka möjligheten för eleverna att kontrollera att trafikläraren och trafikskolan är auktoriserade.

I motion 2021/22:53 menar Ann-Christine From Utterstedt (SD) att antalet elever vid privat övningskörning bör begränsas till fem stycken per handledare (yrkande 1). Motionären menar att problemet med olagliga trafikskolor verkar ha ökat och därför bör reglerna för handledning stramas åt. Motionären betonar vidare vikten av att intensifiera arbetet mot olaglig körskoleverksamhet (yrkande 2). För att komma till rätta med problemet med olagliga trafikskolor bör enligt motionären arbetet med att lagföra de som inte är laglydiga intensifieras.

I motion 2021/22:342 yrkande 7 begär Markus Wiechel m.fl. (SD) att åtgärder vidtas för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionärerna menar att regeringen bör ge i uppdrag åt Trafikverket och Transportstyrelsen att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas för att därefter återkomma till riksdagen med tydliga förslag mot fusk.

Kompletterande information

Gällande rätt

I lagen (1998:493) om trafikskolor avses med trafikskola en yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet. Trafikskola får drivas endast efter tillstånd av Transportstyrelsen. Tillstånd får beviljas en fysisk eller juridisk person som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att driva trafikskola på ett sådant sätt att kravet på god förarutbildning blir tillgodosett (1 och 2 §§). Enligt 1 § förordningen (1998:978) om trafikskolor är Transportstyrelsen den myndighet som utövar tillsyn över trafikskolor. Eftersom det är olagligt att driva trafikskolor utan tillstånd kan den som ändå gör det dömas till böter enligt lagen om trafikskolor.

Insatser mot illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov

Med illegal utbildningsverksamhet avses att olika tjänster kopplade till förarutbildning erbjuds mot betalning i strid mot gällande regler. Detta kan ske genom exempelvis falska handledarintyg, handledd körträning utan nödvändiga tillstånd, förespeglade av att vara en godkänd trafikskola och falska intyg om utbildning. Det kan även handla om en verksamhet som i sig har tillstånd att bedriva förarutbildning men som har bristfällig elevbokföring och inte följer regelverken för skatt eller utbildning.

I september 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Transportstyrelsen redovisade uppdraget i september 2020. I rapporten föreslås ett samlat paket med åtgärder för att motverka fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Transportstyrelsen lämnade förslag på olika åtgärder,

bl.a. att antalet elever som en handledare får övningsköra med begränsas till högst fem samtidigt. Transportstyrelsen har även övervägt olika frågor där man har kommit fram till att inte lämna några förslag. Det gäller bl.a. trafiklärarlegitimation och särskild färg på registreringsskyltar för fordon som tillhör trafikskolor med tillstånd. Infrastrukturministern har i en kommentar till Transportstyrelsens rapport framfört att illegala trafikskolor lurar människor på pengar och den utbildning som krävs för att bli goda förare. Han menar att svarta körskolor också utmanar trafiksäkerheten på våra vägar och konkurrerar ut laglig körskoleverksamhet. Som framgår ovan behandlas rapportens lagförslag i regeringens proposition 2021/22:190 Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. I februari 2022 betonade infrastrukturminister Tomas Eneroth i interpellationsdebatt 2021/22:289 att det inte ska fuskas med körkort eller med förarutbildningar och hur man hanterar körskoleutbildningen. Det ska vara väl utbildade förare som får en gedigen utbildning på våra vägar.

Den som ska ta körkort behöver ett giltigt körkortstillstånd för att få övningsköra och göra körkortsprov. Transportstyrelsen prövar ansökan om körkortstillstånd utifrån personliga och medicinska krav. Därefter kan övningskörning ske antingen på trafikskola eller privat. Den som ska övningsköra privat måste ha en godkänd handledare som har uppsikt över körningen. Om man ska övningsköra privat för personbil eller lätt lastbil behöver både eleven och handledaren först gå en introduktionsutbildning hos en godkänd utbildare. Efter introduktionsutbildningen ansöker handledaren om handledarbevis hos Transportstyrelsen.

Körkortslagen innehåller bestämmelser om bl.a. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Körelever får enligt körkortslagen övningsköra under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som inte är utbildningsledare eller trafiklärare eller motsvarande ska ha godkänts som handledare. För att bli godkänd som handledare vid övningskörning ska man ha fyllt 24 år, ha behörighet för fordon av det slag som körningen avser, under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren ha haft sådan behörighet och någon gång under de senaste fem åren ha genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B. Ett godkännande som handledare gäller i fem år. Enligt körkortsförordningen (1998:980) får antalet godkännanden som en handledare får ha samtidigt begränsas (4 kap. 8 c §).

Regeringen anför i skrivelse 2021/22:75 att VTI under 2018 utvärderade begränsningen för handledare att handleda fler än 15 elever under en femårsperiod. Slutsatsen var att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt utan snarare lett till ett osynliggörande av problemen eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd. Regeringen gav i september 2019 i uppdrag åt Transportstyrelsen att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, där det ingick att överväga ytterligare begränsning av antalet handledartillstånd som en person

kan ha samt införande av en begränsning att endast Trafikverkets eller godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov. Uppdraget redovisades i rapporten Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Efter remissbehandlingen av rapporten beslutade regeringen i juli 2021 om en ändring i körkortsförordningen som innebär att endast fordon som ägs eller innehas av Trafikverket, en trafikskola med tillstånd eller en gymnasieskola får användas vid körprov för körkortsbehörighet B. Regeringen tillägger att den samtidigt beslutade om en ändring i vägtrafikdataförordningen som innebär ett krav på registrering av den elev som ett handledarskap avser, vilket har möjliggjort för Transportstyrelsen att begränsa antalet elever som en handledare kan ha till fem stycken. Förordningsändringarna trädde i kraft den 1 december 2021.

Transportstyrelsen har fattat beslut om nya föreskrifter på körkortsområdet. Ändringarna utgår till stora delar från de förslag på åtgärder som Transportstyrelsen tidigare har lämnat till regeringen. Från och med den 1 december 2021 kan man få handledarskap för maximalt fem elever samtidigt. Syftet med förändringen är att försvåra för den som försöker ta otillåtna genvägar till körkortet och för dem som erbjuder sådana genvägar. Skärpningen från 15 godkända handledarskap till maximalt 5 elever är enligt Transportstyrelsen till för att tydliggöra gränsdragningen mellan privat handledarskap och yrkesmässig utbildning, och att därmed minska risken för illegal utbildningsverksamhet, s.k. svarta trafikskolor.

Från och med den 1 december 2021 gäller vidare att en provtagares tillhörigheter ska hanteras i ordnad form vid kunskapsprovet. Det innebär att Trafikverket får rätt att avvisa provdeltagare om de inte lämnar ifrån sig exempelvis ytterkläder och mobiltelefon på anvisad plats. Tanken med regeländringen är enligt Transportstyrelsen att användandet av otillåtna hjälpmedel ska bli svårare att dölja. Försök till fusk handlar ofta om att man döljer mobiltelefoner och annan teknisk utrustning i sina tillhörigheter. Från och med den 1 december 2021 gäller också att den bil som används vid körprov för B-körkort ska tillhöra Trafikverket, en godkänd trafikskola eller en gymnasieskola. Undantagna är personer som har körkortstillstånd med villkor om anpassat fordon och som därför behöver använda en egen anpassad bil.

Avstängning från prov på transportområdet

I propositionen föreslår regeringen att det ska införas bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Regeringen föreslår vidare att avstängningsbeslut ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

I propositionen redovisas att ett par remissinstanser anser att beslut om avstängning från prov på transportområdet inte ska kunna överklagas. En sådan ordning skulle enligt regeringen motsvara vad som för närvarande gäller

i fråga om beslut om avstängning från högskoleprovet (se 7 kap. 21 § andra stycket och 12 kap. 6 § högskoleförordningen [1993:100]). I propositionen framhålls att en sådan ordning skulle framstå som avvikande på transportområdet. Ett beslut om avstängning innebär i praktiken att någon hindras från att skaffa t.ex. ett körkort. Ett beslut får därmed enligt regeringen i praktiken samma konsekvenser som att någon nekas körkortstillstånd eller får sitt körkort återkallat med en viss spärrtid. Sådana beslut kan överklagas. I propositionen föreslås därför att beslut om avstängning från prov på transportområdet ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

Transportstyrelsens konsumentinformation

I propositionen anför regeringen att det är angeläget att de närmast berörda myndigheterna arbetar med informationsinsatser för att undvika att körkortsaspiranter av okunskap agerar på ett sådant sätt att de blir avstängda. Insatserna riktas lämpligtvis mot de målgrupper där behovet av information är störst, exempelvis ungdomar och personer med begränsade kunskaper i det svenska språket.

I Transportstyrelsens rapport från september 2020 betonas att det är möjligt för allmänheten att söka efter godkända trafikutbildare via Transportstyrelsens hemsida, där nästan alla uppges vara listade. Transportstyrelsen har som ambition att alla ska vara med, men för att publicera uppgifter om trafikutbildare krävs deras samtycke. Den som hittar utbildare som inte är listade där kan kontakta Transportstyrelsen för att få besked om huruvida de har tillstånd. I rapporten diskuteras behovet av en satsning på att se till att de som har beviljats körkortstillstånd får och tar till sig information om att trafikskolor ska ha tillstånd och hur man kontrollerar det. Transportstyrelsen lyfter i sin rapport fram att det behövs omfattande kommunikationsinsatser så att alla berörda är medvetna om vad som gäller och vad konsekvenserna kan bli om man bryter mot reglerna. I rapporten betonas att det krävs en aktiv strategi för att nå de relevanta målgrupperna på ett sätt som de kan ta till sig. Transportstyrelsen konstaterar att nyanlända och andra som inte behärskar svenska är utsatta grupper som kan vara svåra att nå med konventionella informationsinsatser. Det är enligt Transportstyrelsen mer troligt att de kontaktas av illegala utbildare som erbjuder sina tjänster, som ibland även innefattar fusk. I rapporten konstateras att det är en utmaning att hitta lämpliga kanaler för att nå illegala utbildare och påverka dem.

Polisens direktåtkomst till Transportstyrelsens uppgifter

I Justitiedepartementets promemoria Effektivare inhämtning av utländska körkortsuppgifter för Polismyndigheten lämnades i juni 2021 förslag om att Transportstyrelsen ska kunna medge Polismyndigheten direktåtkomst till de uppgifter som Transportstyrelsen har tillgång till genom det europeiska nätverket för informationsdelning, Resper. I oktober 2021 beslutade regeringen om en ändring i vägtrafikdataförordningen som ger polisen tillgång

till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter.

Tillståndsprövning för dubbelkommandon i privatbilar

Våren 2019 beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen som bl.a. innebar att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando borde ses över (bet. 2018/19:TU7, rskr. 2018/19:165). I september 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet och myndigheten redovisade därefter uppdraget i september 2020. I rapporten föreslås ett samlat paket med åtgärder i syfte att motverka fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Det konstateras att det finns ett antal fordon med dubbelkommando som inte är kopplade till en trafikutbildare med tillstånd. När det gäller frågan om förbud mot dubbelkommando framförs att det är ett förslag som Transportstyrelsen har övervägt, men där man har kommit fram till att inte lämna några förslag. Transportstyrelsens bedömning är att det är osannolikt att ett förbud skulle öka trafiksäkerheten och stävja problemet med illegal förarutbildning. Dessutom skulle det enligt Transportstyrelsen förmodligen krävas ny speciallagstiftning om ett sådant förbud skulle genomföras eftersom det varken hör hemma i trafikskolelagen som reglerar kraven för tillståndspliktig verksamhet, eller i fordonsförordningen och tillhörande föreskrifter som reglerar vad fordon ska ha för utrustning utifrån trafiksäkerhets- och miljöhänsyn.

Utskottets ställningstagande

Regeringens lagförslag

Utskottet delar regeringens bedömning att det är angeläget att vidta åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildning inom transportområdet. Utskottet konstaterar att förslagen i regeringens proposition syftar till att stävja den illegala utbildningsverksamheten och att förbättra trafiksäkerheten. Regeringen föreslår att föreskrifter om avstängning från prov ska få meddelas, att illegal utbildningsverksamhet ska straffbeläggas i större utsträckning, att befintliga straffbestämmelser ska skärpas och att den som övningskör ska vara skyldig att medföra en identitetshandling. Regeringens förslag innebär att ändringar behöver göras i körkortslagen, lagen om trafikskolor, lagen om yrkesförarkompetens, lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, yrkestrafiklagen och taxitrafiklagen. Utskottet anser att regeringens lagförslag är väl avvägda.

Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor

När det gäller motioner om illegal utbildningsverksamhet vill utskottet betona att det finns flera allvarliga problem med illegal utbildningsverksamhet.

Utskottet välkomnar därför regeringens förslag för att motverka sådan verksamhet. Utskottet välkomnar vidare att myndigheterna redan har vidtagit en rad åtgärder för att minska möjligheterna att fuska vid förarprov och för att fusk ska ge kännbara konsekvenser.

Det finns ett motionsförslag om att avstängningsbeslut inte ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Utskottet har noterat att ett par remissinstanser i regeringens proposition anser att beslut om avstängning från prov på transportområdet inte ska kunna överklagas. Utskottet konstaterar att ett beslut om avstängning i praktiken innebär att någon hindras från att skaffa t.ex. ett körkort. Ett beslutet får därmed i praktiken samma konsekvenser som att någon nekas körkortstillstånd eller får sitt körkort återkallat med en viss spärrtid, och sådana beslut kan överklagas. Utskottet anser därför, i likhet med vad som föreslås i regeringens proposition, att beslut om avstängning från prov på transportområdet ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol.

När det gäller frågan om Polisens direktåtkomst till Transportstyrelsens uppgifter kan utskottet konstatera att regeringen i oktober 2021 beslutade om en ändring i vägtrafikdataförordningen (2019:382) som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter.

När det gäller motionsförslaget om att Transportstyrelsen ska se över och förbättra sin information till konsumenterna delar utskottet regeringens syn att det är angeläget att de närmast berörda myndigheterna arbetar med informationsinsatser för att undvika att körkortsaspiranter av okunskap agerar på ett sådant sätt att de blir avstängda. Utskottet vill särskilt peka på behovet av att rikta kommunikationsinsatserna mot de målgrupper där behovet av information är störst, exempelvis ungdomar och personer med begränsade kunskaper i det svenska språket. I Transportstyrelsens rapport diskuteras behovet av en satsning på att se till att de som beviljats körkortstillstånd får och tar till sig information om att trafikskolor ska ha tillstånd och hur man kontrollerar det. Transportstyrelsen lyfter i sin rapport fram att det behövs omfattande kommunikationsinsatser så att alla berörda är medvetna om vad som gäller och vad konsekvenserna kan bli om man bryter mot reglerna. I rapporten konstateras att det är en utmaning att hitta lämpliga kanaler för att nå illegala utbildare och påverka dem. Utskottet utgår från att detta är frågor som kommer att uppmärksammas även i fortsättningen.

När det gäller motionsförslagen om sänkt antal körkortselever som en privatperson kan handleda vill utskottet påminna om att regeringen och Transportstyrelsen har beslutat om vissa förändringar i förarutbildningen, bl.a. en begränsning av antalet elever per handledare. Sedan december 2021 kan man få handledarskap för maximalt fem elever samtidigt. När det gäller motionsförslaget om en särskild färg på registreringsskyltar för trafikskolebilar vill utskottet hänvisa till Transportstyrelsens rapport från 2020. Där redovisar myndigheten bl.a. sitt ställningstagande att övningsbilar som används av godkända trafikskolor inte ska få en särskild färg på

registreringsskyltarna. Transportstyrelsen gör bedömningen att de som medvetet väljer illegala utbildare, kanske av ekonomiska skäl, inte kommer att välja en annan utbildare bara för att det införs en ny skylttyp. De som är omedvetna om att de har anlitat en illegal utbildare har redan i dag andra möjligheter att identifiera vilka utbildare som är godkända, varför en ny skyltfärg inte skulle få avgörande betydelse. Det är därför svårt att motivera de merkostnader införandet av en ny skyltfärg skulle innebära. När det slutligen gäller motionsförslaget om att införa en trafiklärlärligimation gör Transportstyrelsen bedömningen att en fysisk legitimation inte skulle vara det mest tillförlitliga sättet att identifiera godkända trafiklärlärlare. En sådan förutsätter nämligen att kunden dels vet vad den innebär, dels kan granska och skilja den från en falsk trafiklärlärligimation. Därtill behöver kunden säkerställa att legitimationen fortfarande är giltig och tillhör rätt person. Hanteringen av en trafiklärlärligimation vid Transportstyrelsen skulle dessutom vara förenad med en kostnad som kommer att belasta trafiklärlärlarna. Mot den bakgrunden är utskottet för närvarande inte berett att vidta någon åtgärd.

Dubbelkommando i privatbilar

När det gäller motionsförslagen om tillståndsprövning för dubbelkommando i privatbilar konstaterar utskottet att Transportstyrelsen i sin rapport från september 2020 framförde att frågan om förbud mot dubbelkommando är ett förslag som Transportstyrelsen har övervägt men där man har kommit fram till att inte lämna några förslag. Transportstyrelsens bedömning är att det är osannolikt att ett förbud skulle öka trafiksäkerheten och stävja problemet med illegal förututbildning. Utskottet ser mot den bakgrunden inget behov av att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

Sammanfattande bedömning

Mot denna bakgrund anser utskottet att riksdagen bör anta regeringens lagförslag med en viss redaktionell ändring som framgår av utskottets förslag till riksdagsbeslut.

Utskottet finner vidare ingen grund för att vidta någon åtgärd med anledning av motionsyrkandena och avstyrker därmed motionerna 2021/22:53 (SD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:342 (SD) yrkande 7, 2021/22:447 (V) yrkande 4, 2021/22:1455 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 88 och 91, 2021/22:3757 (M) yrkande 34, 2021/22:3879 (KD) yrkandena 27 och 28, 2021/22:4528 (M) samt 2021/22:4622 (C) yrkandena 1–3.

Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa specifika frågor om förarutbildning och förarprov. Utskottet betonar betydelsen av hög kvalitet i förarutbildningen och att denna innebär en smidig process för körkortstagaren. Utskottet lyfter fram att det har gjorts en översyn av förarutbildningssystemet och att vissa förändringar redan har genomförts. Utskottet finner att nuvarande regelverk är ändamålsenligt men att det kan vara angeläget att fortsätta arbetet med att se över förarutbildningens komponenter.

Jämför reservation 31 (M), 32 (SD) och 33 (KD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 framhåller Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av harmoniserade krav för körkort inom hela EU (yrkande 16). Enligt motionärerna skulle detta skapa förutsägbarhet och trygghet för förare och säkerställa den fria marknadens krav på rättvisa villkor och fri rörlighet. Motionärerna lyfter även fram behovet av att se över och förenkla konverteringen från automatkörkort till manuellt körkort (yrkande 19). Motionärerna föreslår att regeringen utreder en modell där körskolor kan uppdatera körkort för att minska köerna till uppkörning och förenkla för människor utan att ge avkall på trafiksäkerheten. Dessutom lyfter motionärerna fram behovet av en översyn av körkortsutbildningen i syfte att förenkla reglerna (yrkande 35). Motionärerna menar att det behövs en generell översyn med uppdrag att förenkla regelverken och minska kraven utan att ge avkall på krav på nödvändiga färdigheter. Vidare menar motionärerna att det behövs förenklade krav på motorcykelkörkort inom EU (yrkande 37). De konstaterar att dagens regelverk innebär att varje nivå av motorcykelkörning kopplat till kubik kräver ett nytt körkort och en ny uppkörning, varför regeringen aktivt bör arbeta inom EU för en förenkling i denna del. Dessutom bör körskolor ges större möjlighet att påverka vilken elev som ska köra upp på förbokade tider utifrån bedömd lämplighet (yrkande 44). Motionärerna påminner om att köerna till uppkörning för körkort är långa, bl.a. eftersom många kör upp innan de har tillräckliga kunskaper. Slutligen menar motionärerna att giltighetstiden för godkänt teoriprov bör förlängas till åtta månader (yrkande 45). De menar att regeringen bör utreda förutsättningarna för en sådan förändring för att öka transparensen och minska köer och onödig byråkrati.

I kommittémotion 2021/22:2968 understryker Thomas Morell m.fl. (SD) vikten av att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten om beteende i trafiken (yrkande 86). Motionärerna menar att aggressiv körning blir allt vanligare och att höga hastigheter, omkörning trots

mötande trafik samt ignorering av stoppskyltar och trafikljus sällan leder till någon åtgärd. Motionärerna menar vidare att det bör införas fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen (yrkande 89). För s.k. privatister bör fler obligatoriska utbildningsmoment ligga hos trafikskolorna. Vidare menar motionärerna att trafikskolor bör ha förtur till uppköringstider (yrkande 90). Motionärerna menar att alltför många som utbildar sig privat bokar uppköringstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning.

I kommittémotion 2021/22:3879 yrkande 26 anför Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B bör permanentas till sex månader. Motionärerna menar att det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet och att systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Vidare menar motionärerna att det bör tillsättas en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen (yrkande 29). Dessutom bör det finnas alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning (yrkande 30). Motionärerna menar att detta är viktigt för att säkra trafiknykterheten.

I motion 2021/22:511 föreslår Ann-Sofie Lifvenhage (M) att Södermanland utses till pilotlän för att sätta nya utarbetade rutiner, samarbeten och tider i verket samt utvärdera dessa för att möjliggöra för fler att ta körkort. Motionären menar att det för att människor i så stor utsträckning som möjligt ska kunna göra sig anställningsbara och kunna ta sig till och från sitt arbete krävs en översyn av systemet samt en framtagen åtgärdsplan för utökad antal platser, ökad flexibilitet kring provtillfällen samt en förlängd giltighetstid för teoriprovet.

I motion 2021/22:1374 tar Jessika Roswall (M) upp frågan om förlängd giltighetstid för kunskapsprov för körkort. Motionären uppmärksammar de långa köerna för att få tid för uppkörning.

I motion 2021/22:899 pekar Patrik Jönsson (SD) på behovet av att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel. Motionären menar att det ska räcka med en uppkörning för tung/mellantung motorcykel i stället för dagens två uppkörningar, att momentet med krypfart ska tas bort från uppkörningen och att det ska ses över om uppkörningen kan brytas upp i två delar.

I motion 2021/22:3518 yrkande 6 anför Johan Hedin (C) att regelverket bör ändras för att möjliggöra viss övningskörning för motorcykelkörkort. Motionären pekar bl.a. på att den tidsödande krypkörningsträningen borde kunna ske utan att handledaren måste stå bredvid och att det borde vara tillåtet att ta sig till och från den plats som används som övningsplats om föraren har B-körkort.

Gällande rätt

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen i Sverige och andra stater inom EES utgörs av Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort ändrat genom direktiven 2009/113/EG,

2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106, det s.k. tredje körkortsdirektivet. Direktivet anger bl.a. vilka kunskapskrav och åldersgränser som gäller för vilken kategori av motorfordon. Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste införliva i den nationella lagstiftningen. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav men inte lindrigare. Genom beslut den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcyklar.

Kommissionen planerar att omarbete körkortsdirektivet (2006/126/EC). Samrådet löpte ut den 20 maj 2022, och kommissionen planerar att publicera en omarbetning under fjärde kvartalet 2022. Kommissionen anger att syftet med omarbetningen är att öka trafiksäkerheten och underlätta den fria rörligheten, bl.a. genom digitala körkort. Översynen ska också bidra till att nå målen i EU:s strategi för smart och hållbar mobilitet från 2020.

Bakgrund

Körkortsstistik

Trafikverkets förarprovstatistik visar att andelen godkända prov minskar. År 2021 genomfördes totalt ca 302 000 körprov för B-körkort, vilket kan jämföras med 312 000 körprov 2019 och 249 000 körprov 2020. Av dessa blev ca 48 procent godkända (66 procent av de trafikskoleanmälda och 36 procent av de privatanmälda). År 2021 genomfördes totalt ca 427 000 kunskapsprov för B-körkort, vilket kan jämföras med ca 349 000 året före. Cirka 41 procent blev godkända (71 procent av de trafikskoleanmälda och 34 procent av de privatanmälda).

Mellan 1989 och 1997 minskade andelen unga vuxna som tar körkort från ca 75 procent till drygt 60 procent, för att därefter ligga mellan 55 och 60 procent. Enligt information från Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) har andelen unga vuxna i åldern 18–24 år som tar B-körkort ökat något under senare år, och enligt uppgift från STR är det nu knappt 60 procent som tar körkort.

Förarutbildningssystemet

Förarutbildning

EU:s medlemsstater ska enligt det tredje körkortsdirektivet vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål ska det finnas ett förarprov som består av ett kunskapsprov och därefter ett körprov. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i direktivet. Varje medlemsstat ska

enligt direktivet själv fastställa frågornas innehåll. Kunskapsprovet och körprovet görs hos Trafikverkets resultatenhet Förarprov.

Med förarutbildningssystemet avses den process som en blivande förare möter från ansökan om körkortstillstånd tills prövotiden har avslutats efter utfärdat körkort. Förarutbildningen i Sverige består av olika delar och moment där teori och praktik varvas. Vidare ska utbildningen vara anpassad till vilken typ av fordon (behörighet) som avses. I förarutbildningen ingår bl.a. en obligatorisk riskutbildning som omfattar två delar (dels om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt, dels om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden). I förarutbildningen är flera aktörer inblandade som har olika roller, däribland Transportstyrelsen, introduktionsutbildare, privata utbildare och handledare, trafikskolor, riskutbildare och Trafikverket Förarprov. I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorilektioner och körning på trafikskola.

Riksdagens tillkännagivande 2019

I mars 2019 föreslog utskottet ett tillkännagivande till regeringen dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att antalet tillstånd en handledare kan ha bör begränsas till tio stycken och att möjligheten att införa tillståndsplikt för innehav av fordon med dubbelkommando bör ses över (bet. 2018/19:TU7). Utskottet anförde att förarutbildningen bör kunna förenklas utan att det får en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Utskottet menade att exempelvis ett system med att ”släcka tvåan” borde övervägas. Det skulle innebära att elever som har gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och godkänt vid utvalda trafikskolor – och därmed slippa göra om hela provet. Utskottet framhöll också att det är angeläget med kraftfulla åtgärder för att stävja förekomsten av illegal utbildning. Illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd är enligt utskottet ett alltmer utbrett och allvarligt problem. Det handlar om brottslig verksamhet som slår undan benen för dem i branschen som gör rätt för sig. Verksamheten med s.k. svarta körsolor leder till osund konkurrens och får negativa konsekvenser för elevernas kunskaper. Oaktat att utskottet förutsatte att regeringen kontinuerligt vidtar de löpande åtgärder som behövs för att förbättra förarutbildningssystemet ansåg utskottet att regeringen behöver ta ett helhetsgrepp och tillsätta en utredning av hela förarutbildningen för att få en större effektivitet och genomlysning av de olika moment som ingår. Utskottet framförde att en sådan utredning bör ha politiskt beslutade direktiv och underströk att även frågan om åtgärder mot olagliga trafikskolor ska behandlas i en sådan övergripande utredning. Riksdagen biföll utskottets förslag till riksdagsbeslut (rskr. 2018/19:165).

Riksdagens tillkännagivande bereds vidare av regeringen och ärendet är ännu inte slutbehandlat.

Förarutbildning för personbil

Regeringen framhåller i skrivelse 2021/22:75 att Trafikverket och Transportstyrelsen har genomfört en översyn av förarutbildningen och i januari 2019 överlämnade en rapport med förslag om ett nytt förarutbildningssystem för personbil. Översynen genomfördes i samverkan med olika intressenter. De problem som myndigheterna hade som mål att åtgärda var bl.a. att det legat för mycket fokus på att ta körkort i stället för att skaffa sig utbildning för att bli en trafiksäker och risk- och miljömedveten förare, att många blivande förare är otillräckligt utbildade men tror sig kunna tillräckligt, att det saknas utbildningsmöjligheter för vissa grupper samt att det finns problem med olaglig förarutbildning. Därtill inbegrep översynen hur digitala möjligheter ska kunna tas till vara samt möjligheten att ta del av andra länders förarutbildning. I slutrapporten presenterades ett antal förslag på åtgärder för att förnya utbildningssystemet; bl.a. föreslogs fler obligatoriska inslag och förändrade villkor för proven.

Den som genomgår förarutbildningen måste ha ett godkänt och giltigt kunskapsprov när han eller hon ska göra sitt körprov. Körkortstagaren bokar själv sitt prov i tjänsten Boka prov på Trafikverket. I februari 2020 beslutade Transportstyrelsen om nya regler om förarprov i syfte att förbättra förarutbildningen för behörighet B. De nya reglerna innebär att det ställs krav på blivande förare att de ska ha klarat teoriprovet innan de får göra körprovet. Det gäller alla körkortsbehörigheter. Kravet att kunskapsprovet ska vara godkänt har införts för att öka blivande förares möjligheter att lyckas med körprovet. Tidigare erfarenheter visar att den som har förstått de teoretiska delarna, och fått godkänt på teoriprovet, har ökade möjligheter att också lyckas med körprovet. Samtidigt förlängs giltighetstiden för ett godkänt teoriprov för behörighet B från två till fyra månader. Kunskapsprovets giltighetstid för övriga behörigheter förändras inte. Syftet med att förlänga giltighetstiden från två till fyra månader för godkänt kunskapsprov är att elever ska få mer tid för utbildning om körprovet underkänns. Mot bakgrund av pandemin förlängde Transportstyrelsen tillfälligt den 1 mars 2020 giltighetstiden för teoriprov för behörighet B. Giltighetstiden för den som har ett godkänt teoriprov är sex månader fram t.o.m. den 30 september 2022. Den tillfälliga ändringen i Transportstyrelsens föreskrift upphör att gälla den 1 april 2023. Transportstyrelsen konstaterar att samhällets åtgärder för att begränsa smittrisen har fått konsekvenser för dem som vill ta körkort. Därför har en tillfälligt förlängd giltighetstid för teoriprov införts.

Infrastrukturminister Tomas Eneroth betonade i mars 2022 i sitt svar på fråga 2021/22:1219 att Trafikverket själva svarar för att organisera förarprovsverksamheten. Han förutsätter att myndigheten gör kontinuerliga analyser av hur verksamheten ska läggas upp och organiseras för att bli så effektiv som möjligt, i synnerhet mot bakgrund av de behov av uppkörningstider som följt på grund av restriktionerna under pandemin. I sitt svar på fråga 2021/22:393 välkomnade statsrådet i december 2021 det fördjupade samarbete som Trafikverket och Transportstyrelsen har påbörjat

och som resulterat i förstudien om en s.k. digital ledstång. Ministern konstaterade att körkortet och förarutbildningen har stor betydelse för många och bl.a. kan vara en viktig nyckel in på arbetsmarknaden. Ministern uppgav att Regeringskansliet bereder frågan, inte minst med anledning av riksdagens tillkännagivande om en fördjupad översyn av förarutbildningen. I sitt svar på fråga 2020/21:3096 betonade infrastrukturministern i juni 2021 att det i Trafikverkets uppdrag att genomföra en effektiv förarprovsvksamhet ingår att hålla nere väntetiderna till förarprov. I december 2021 framförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2021/22:444 att tillgängligheten till Trafikverkets teoriprovsvksamhet och körkortsproven för B-behörighet har ökat kraftigt efter att restriktionerna med anledning av pandemin hävdes och verksamheten genomförs nu med full kapacitet. Ministern konstaterade att restriktionerna under pandemin medfört ett uppdämt behov av körprov kopplade till B-behörighet. Trafikverket arbetar med frågan och har bl.a. anställt och utbildar fler förarprovare samt sett över möjligheterna att använda befintlig personal på ett effektivare sätt. Trafikverket måste också hantera den fortfarande pågående pandemins utveckling och behöver ha ständig beredskap för att följa de rekommendationer som Folkhälsomyndigheten lämnar.

Förarutbildning för motorcykel

Uppkörningen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. När det tredje körkortsdirektivet förhandlades fram sågs döds- och skaderiskerna för motorcyklister som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som kör motorcykel utan också när det gäller konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man åberopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Den del i direktivet som handlar om motorcyklar ifrågasattes inte av medlemsstaterna, utan den bedömdes som väl motiverad. Antalet godkända körprov för motorcykel ökade 2014 jämfört med 2013 när det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången i Sverige.

Den detaljerade utformningen av själva provet framgår av Transportstyrelsens föreskrift om detta. Körprovets utformning ändrades 2015 för att öka fokus på trafiksäker körning. Man behöll då ett manöverprov med körning i låg fart. Manöverprovet justerades dock så att momentet blev lättare att lära in och inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd.

I dagsläget är det möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som får en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om man vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste man dock förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för behörighet AM (moped klass I, minst 15 år), kunskapsprov och körprov för behörighet A1 (lätt motorcykel, minst 16 år), körprov för behörighet A2 (mellanstor motorcykel, minst 18 år) och körprov för behörighet A (tung motorcykel, minst 20 år). Syftet med proven är att de ska säkerställa att eleven har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som

behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov med ett mindre fordon för att få behörighet att köra de största motorcyklarna. Det stegvisa tillträdet till motorcykelkörkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra tyngre bilar.

Både andelen godkända kunskapsprov och andelen godkända körprov för motorcykel, dvs. för behörighet A1, A2 och A, är avsevärt högre än jämförande procentsatser för kategori B. Trafikverkets förarprovstatistik för 2021 visar att totalt ca 20 100 kunskapsprov för kategori A gjordes under året, av vilka ca 52 procent godkändes (49 procent av de privatanmälda och 60 procent av de trafikskoleanmälda). Under perioden april–oktober 2021 gjordes ca 11 800 körprov för kategori A, av vilka 66 procent godkändes (57 procent av de privatanmälda och 72 procent av de trafikskoleanmälda). För kategori A1 gjordes ca 1 730 prov under perioden april–oktober, av vilka 56 procent godkändes (47 procent av de privatanmälda och 68 procent av de trafikskoleanmälda). För kategori A2 gjordes ca 2 270 prov under perioden april–oktober 2021, av vilka 68 procent godkändes (60 procent av de privatanmälda och 78 procent av de trafikskoleanmälda).

För att öka motorcyklisternas säkerhet har Trafikverket i samverkan med berörda organisationer arbetat fram en strategi för ökad säkerhet på motorcykel och moped. Fem aktörer som arbetar med utbildning, prov och fortbildning för mc-förare, STR, Trafikutbildarnas Riksorganisation, Transportstyrelsen, Trafikverket och SMC, har tagit fram gemensam information till mc-förare.

Alkolås i bilar för förarutbildning

STR beslutade 2009 att varje medlemsföretag ska ha alkolås installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. STR har ca 750 medlemsföretag som sysselsätter runt 3 000 trafiklärare och ger förarutbildning för ca 200 000 personer per år. Samtliga medlemsföretag ska genomföra alkotester före den praktiska körningen på samtliga körkortsbehörigheter och förarbevis. Testerna genomförs med alkolås eller alkomätare. Sedan den 1 maj 2022 gäller detta medlemskrav igen efter att ha pausats under pandemin.

Körkort med trafikvillkor

Ett vanligt trafikvillkor för körkort är att man bara får köra med automatväxlad bil. Den som inte har villkor automat på grund av medicinska skäl och vill att detta villkor tas bort behöver göra ett nytt manuellt körprov hos Trafikverket. Man behöver inte söka körkortstillstånd om provet görs på samma körkortsbehörighet som man redan har, men den som vill övningsköra privat måste ha en godkänd handledare. Ett annat alternativ om villkoret inte är satt på grund av medicinska skäl är att man tar körkort på en högre körkortsbehörighet med manuell växellåda. Då krävs körkortstillstånd och ett fullständigt förarprov (kunskapsprov och körprov).

Det är möjligt att göra körprov för behörighet C, CE, D och DE med automatväxlat fordon utan att få körkortet begränsat till sådana fordon. Det förutsätter att den som kör upp redan har körkort för personbil, behörighet B, med manuell växellåda. Sedan september 2020 ges samma möjlighet till den som ska avlägga körprov för utökad behörighet B (B96), BE, C1, C1E, D1 eller D1E. Transportstyrelsen uppger att ändringen görs mot bakgrund av den tekniska utvecklingen av fordon men även med hänsyn till transportbranschens ökande användning av modernare, säkrare och mindre förorenande fordon som är utrustade med olika typer och kombinationer av växellådor.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet betonade vikten av att förarutbildningen är effektiv och håller hög kvalitet. Utskottet lyfte fram myndigheternas insatser för att motverka illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov. Utskottet välkomnade vidare de insatser som har gjorts för att förbättra ungdomars möjligheter att finansiera körkort genom lån.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill liksom tidigare år starkt betona sin uppfattning att det är av grundläggande betydelse att den svenska förarutbildningen både håller hög kvalitet och innebär en smidig process för körkortstagaren. Det är viktigt med en effektiv förarutbildning, och utskottet vill lyfta fram att Trafikverket och Transportstyrelsen gjorde en översyn av förarutbildningssystemet 2019. Därefter har regeringen och Transportstyrelsen beslutat om vissa förändringar av förarutbildningen. Vidare har giltighetstiden för ett godkänt teoriprov förlängts och användningen av otillåtna hjälpmedel försvårats. Utskottet konstaterar även att Trafikverket arbetar med att hålla nere väntetiderna för förarprov.

När det gäller motionsförslagen om förarutbildningen för motorcykel vill utskottet betona att det inte råder någon tvekan om att kompetenta förare är grundläggande för en säker trafik. Detta inbegriper givetvis även motorcyklister. Samtidigt är det enligt utskottets bedömning viktigt att förarutbildningen inte innebär onödigt krångel för körkortstagaren. Det kan därför vara angeläget att fortsätta att löpande arbeta med att se över förarutbildningens komponenter.

När det gäller motionsförslaget om alkohol i fordon som används i förarutbildningen kan utskottet konstatera att varje medlemsföretag som ingår i STR sedan 2009 ska ha alkohol installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. När det gäller motionsförslaget om konvertering från

automatkörkort till manuellt körkort finner utskottet att nuvarande regelverk är ändamålsenligt.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:511 (M), 2021/22:899 (SD), 2021/22:1374 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 86, 89 och 90, 2021/22:3518 (C) yrkande 6, 2021/22:3757 (M) yrkandena 16, 19, 35, 37, 44 och 45 samt 2021/22:3879 (KD) yrkandena 26, 29 och 30.

Körkortsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortsfrågor. Utskottet påminner om att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats inom EU. Utskottet bedömer vidare att nuvarande regler om uppvisande och kontroll av körkort och förnyelse av svenska körkort för personer som är bosatta utomlands är både ändamålsenliga och tydliga.

Jämför reservation 34 (M) och 35 (SD).

Motionerna

Körkortens utformning

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 46 anför Maria Stockhaus m.fl. (M) att en möjlig samordning av fler yrkesbehörigheter på samma körkort bör utredas. Motionärerna konstaterar att varje fordon i dag har ett eget körkort men att det rimligen finns möjlighet till förbättrad samordning.

I kommittémotion 2021/22:2968 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp frågan om körkortsfunktioner (yrkande 84). Motionärerna uppmärksammar att körkortet kan utrustas med ett chipp för att bl.a. öka säkerheten och begränsa hastigheten för yngre förare. Vidare menar motionärerna att säkerheten hos körkortens utformning och funktion bör höjas (yrkande 85). Motionärerna betonar att körkortet är en personlig värdehandling, och därför är det viktigt att körkortet har säkerhetsfunktioner som säkerställer äkthet.

Uppvisande och kontroll av körkort

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 36 betonar Maria Stockhaus m.fl. (M) vikten av att underlätta för polis- och rättsväsen i deras arbete med att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort. Motionärerna framhåller att problemet med förfalskade och ogiltiga körkort växer och att det behövs fler poliser på vägarna och sannolikt skärpta lagar och påföljder.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 77 begär Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheterna att kontrollera utländska körkort utökas. Motionärerna menar att ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör införas snarast.

I motion 2021/22:532 anför Edward Riedl (M) att en höjning av bötesbeloppet för individer som inte kan uppvisa ett giltigt körkort vid bilkörning bör övervägas. Motionären betonar att rättssystemet inte får vara tandlöst när det gäller brott av allvarlig karaktär som utsätter oskyldiga för fara.

I motion 2021/22:1441 tar Boriana Åberg (M) upp frågan om skyldigheten att uppvisa körkort. Motionären uppmärksammar att det med nuvarande lagstiftning är möjligt att framföra ett fordon utan körkort utan att riskera straff för olovlig körning, och hon menar att körkortslagen måste ändras så att den som påstår sig ha ett körkort ska kunna bevisa det.

I motion 2021/22:342 yrkande 8 framhåller Markus Wiechel m.fl. (SD) vikten av ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav. Motionärerna menar att det behövs krafttag mot körkortslösa förare.

I motion 2021/22:2044 framhåller Johnny Skalin (SD) att det bör utdömas mycket höga bötesbelopp och man bör låta polisen beslagta och förstöra ett fordon vars ägare framfört fordonet utan körkort. Motionären betonar att samhällets regler för att komma åt oansvariga förare måste stramas åt.

Förnyelse av körkort

I motion 2021/22:490 yrkande 3 anför Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) att det behövs ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort. Motionärerna efterlyser en jämlik behandling av utlandssvenskar och svenskar bosatta i Sverige.

I motion 2021/22:794 anför Kerstin Lundgren (C) att regeringen bör ges i uppdrag att gentemot EU-kommissionen verka för att underlätta för personer verksamma utanför EES att förnya sitt svenska körkort. Motionären uppmärksammar vikten av att utlandssvenskar kan fullgöra sina uppdrag utan att förlora sitt körkort, varför regeringen måste ge Transportstyrelsen i uppdrag att agera för en lösning i det pågående arbetet med EU:s körkortsdirektiv.

I motion 2021/22:1147 framför Hans Eklind (KD) att Sverige i samband med revideringen av EU:s körkortsdirektiv bör lyfta frågan om förnyelse av svenska körkort vid utlandsmyndigheter i stater utanför EES. Motionären pekar på de problem som nuvarande regler orsakar för svenskar som bor i en stat utanför EES.

Körkortens utformning och innehåll

Bakgrund

Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll har stegvis harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006 efter flera års förhandlingar. Ända sedan det första

körkortsdirektivet, dvs. rådets direktiv 80/1263/EEG, finns det dels krav på medlemsstaterna att följa en gemenskapsmodell för utformningen av körkort, dels krav på att körkort som är utfärdade av medlemsstaterna ska erkännas ömsesidigt. Gemenskapsmallen för nationella körkort bygger på slutakten till vägtrafikkonventionen som upprättades i Wien i november 1968 på FN:s vägtrafikkonferens. Kraven på körkortets utformning och innehåll har harmoniserats ytterligare i efterföljande rättsakter.

Genom beslut i december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). De huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägerier och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll framgår i huvudsak av artiklarna 1–7. Enligt artikel 3 i körkortsdirektivet ska medlemsstaterna ”vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas”. Det följer vidare att det material som används för körkortet enligt bilaga I ska göras förfalsknings-säkert och att medlemsstaterna ska se till att alla körkort som har utfärdats och är gällande uppfyller kraven senast i januari 2033. Medlemsstaterna får införa ytterligare säkerhetsdetaljer. Av bilaga I punkt 4 framgår att medlemsstaterna efter samråd med kommissionen får lägga till färger eller markeringar, exempelvis streckkoder och nationella symboler, utan att det påverkar tillämpningen av de övriga bestämmelserna i bilagan. Inom ramen för det ömsesidiga erkännandet av körkortet får streckkoden inte innehålla någon annan information än vad som redan står att läsa på körkortet eller som är nödvändig för utfärdandet av körkortet.

Till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning. En nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att körkortet får förses med ett frivilligt lagringsmedium (s.k. mikroprocessor) som innehåller informationen om de harmoniserade uppgifter om körkortet i fråga som specificeras i direktivet (artikel 1.2). Av skäl 17 framgår att medlemsstaterna bör ha möjlighet att införa nationella uppgifter i mikroprocessorn under förutsättning att det inte inverkar på allmänt tillgängliga uppgifter. Mikroprocessorn är inte kopplad till de fordon som körkortsinnehavaren äger eller på annat sätt har tillgång till. I den proposition (prop. 2011/12:25) som regeringen lade fram för att införliva direktivet i svensk rätt föreslog regeringen att det inte ska införas några bestämmelser i lag om att körkort ska förses med mikroprocessor. Regeringen anförde att om det bedöms lämpligt att förse svenska körkort med en mikroprocessor bör det införas bestämmelser om detta i svensk rätt. Det bör dock inte ske förrän kommissionens arbete med att ta fram gemensamma specifikationer slutförts och regler om detta beslutats. Om och när det blir aktuellt att införa sådana bestämmelser anförde regeringen att det är tillräckligt att det sker i förordning eller myndighetsföreskrifter. Riksdagen hade inget att invända mot regeringens förslag i denna del (prop.

2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Sedan lagändringen gjordes har kommissionen fastställt de tekniska kraven för körkort som är försedda med ett lagringsmedium i kommissionens förordning (EU) nr 383/2012 av den 4 maj 2012. Av 7 § Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2012:60) om körkortets utformning och innehåll framgår att det ska finnas ett utrymme med möjlighet att lägga in en mikroprocessor enligt kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

En nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att ett nätverk – Resper – inrättades för att underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna i körkortsfrågor för att på så sätt minska utrymmet för förfalskningar. Det handlar om uppgifter om körkort som de anslutna staterna har utfärdat, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat. Med hjälp av Resper har medlemsstaterna möjlighet att se till att det inte går att ha fler än ett körkort. Enligt kommissionen behövs detta för att se till att förarna bara kör sådana fordon som de är kvalificerade och godkända för. Informationsutbytet genom Resper startade 2013. Sedan 2014 genomför Transportstyrelsen säkerhetskontroller i de tidiga delarna av körkortsprocessen. Nya förare, liksom de som byter ut utländska körkort mot svenska, måste fotografera och legitimera sig på ett förarprovskontor i samband med ansökan om körkort. Den som inte kan legitimera sig på de sätt som är tillåtna nekats fotografering. De som förnyar körkort kontrolleras också mot Transportstyrelsens redan befintliga fotodatabas, så att fotot stämmer överens med ett tidigare foto.

I februari 2022 framförde infrastrukturminister Tomas Eneroth i interpellationsdebatt 2021/22:289 att det pågår ett utredningsarbete kring körkortet som id-handling och att det inte är otänkbart att det uppstår ett läge där körkortet inte längre ska vara en id-handling utan bara någonting som bevisar att man har rättigheten och möjligheten att framföra fordonet. Ministern betonade vidare att körkortets utformning med identitet, bioinformation och liknande är internationellt reglerat. Det pågår ett samarbete inom EU och internationellt kring vilka krav som ska ställas på körkortet framöver.

Uppvisande och kontroll av körkort

Bakgrund

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen finns det en skyldighet att ha med sig körkort för det aktuella fordonet. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om det ännu inte har lämnats ut och färden äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker förarens identitet. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polis begär det. Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt.

I körkortslagen finns regler om möjligheten att efter ansökan byta ut ett utländskt körkort mot ett likvärdigt svenskt körkort. Möjligheten är begränsad till körkort som gäller i Sverige och som är utfärdade i en stat inom EES, Schweiz eller Japan. Det krävs vidare att innehavaren är permanent bosatt i Sverige. Körkortets giltighet måste också kontrolleras, och för vissa behörigheter krävs att innehavaren i samband med ansökan visar att de medicinska kraven för att ha en sådan behörighet är uppfyllda. För att underlätta för personer som har körkort utfärdade i Färöarna eller Storbritannien att bo, arbeta och studera i Sverige utvidgades den 1 juli 2021 den krets av länder från vilka körkort får bytas ut mot likvärdiga svenska körkort till att omfatta även Färöarna och Storbritannien (prop. 2020/21:126, bet. 2020/21:TU13, rskr. 2020/21:296).

Enligt 6 kap. 2 § körkortslagen gäller inte ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år tillbaka. Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Ett körkort utfärdat utanför EES är giltigt i ett år från det datum då innehavaren bosatt sig permanent i Sverige; därefter måste innehavaren genomföra ett förarprov i Sverige för att få ett svenskt körkort.

De regler som Sverige tillämpar när det gäller rätten att framföra vägfordon i Sverige är införda som en följd av bestämmelserna i de vägtrafikkonventioner som Sverige har anslutit sig till. Grundtanken är att de anslutna länderna ska godkänna att anslutna staters körkort används som behörighetshandlingar vid en persons tillfälliga vistelse i ett land. Ibland uppstår svårigheter för Polismyndigheten att kontrollera giltigheten för körkort utfärdade utanför EES.

Om en förare inte kan visa upp sitt körkort måste körkortsinnehavet ifrågasättas och kontrolleras. Detsamma gäller de fall där den kontrollerade föraren uppger sig vara körkortsinnehavare men redan från början gör klart att han eller hon inte kan uppvisa någon handling. I dessa fall krävs en uppföljning och kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt har behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat.

Transportstyrelsen är ansvarig körkortsmyndighet och tillhandahåller information, bl.a. på sin webbplats, om det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Informationen har översatts till olika språk och beräknas nå mer än 80 procent av de utländska körkortsinnehavarna i Sverige. Polisen ansvarar för och utför förarkontroller av förare med utländska körkort.

Pågående arbete

I Justitiedepartementets promemoria Effektivare inhämtning av utländska körkortsuppgifter för Polismyndigheten lämnades i juni 2021 förslag om att Transportstyrelsen ska kunna ge Polismyndigheten direktåtkomst till de

uppgifter som Transportstyrelsen har tillgång till genom det europeiska nätverket för informationsdelning (Resper). I oktober 2021 beslutade regeringen om en ändring i vägtrafikdataförordningen som ger polisen tillgång till utländska körkortsuppgifter direkt från Transportstyrelsen. Syftet är att förenkla och effektivisera systemet vid kontrollerna av utländska körkortsuppgifter. Det konstateras att tusentals utländska körkort kontrolleras varje månad av polisen för att öka trafiksäkerheten och förhindra att förfalskade körkort används i Sverige. Detta är en del av myndighetens arbete med att upprätthålla allmän ordning och säkerhet. Innan ändringen gjordes var Polismyndigheten tvungen att inhämta uppgifter från berörda utländska myndigheter vid kontroller av utländska körkort. Det innebar långa ledtider för polisens arbete. Ändringen innebär att polisen får uppgifterna direkt från Transportstyrelsen, vilket antas leda till en snabbare och mer effektiv process. Ändringen har gjorts i enlighet med körkortsdirektivet som bl.a. innebär att EES-länderna utbyter information om de körkort som de utfärdar, bytt ut, ersatt, förnyat eller återkallat.

Dåvarande inrikesminister Mikael Damberg har i en kommentar betonat att polisen med ett enklare och effektivare system sannolikt kan göra fler kontroller av utländska körkort och därmed också upptäcka fler personer som kör bil utan giltigt körkort. Statsrådet anförde att det är särskilt viktigt att behörigheten av utländska körkort kan kontrolleras av polisen omedelbart eftersom det är svårt att göra i efterhand. Infrastrukturminister Tomas Eneroth betonade att regeringen under senare år har skärpt lagstiftningen och genomfört en rad andra viktiga åtgärder för att skapa ordning och reda på vägarna.

Promemorian Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott (utkast till lagrådsremiss) var på remiss från december 2021 till februari 2022 (Ju2021/04215). I juni 2022 beslutade regeringen om lagrådsremissen Skärpta straff för olovlig körning och rattfylleribrott. Där slår regeringen fast att det finns ett behov av skärpta straffrättsliga reaktioner vid upprepade och allvarliga fall av olovlig körning och rattfylleribrott. I lagrådsremissen föreslås att ett oaktsamhetsansvar införs för olovlig körning. Bland annat behandlas frågan om att köra bil med ett utländskt körkort som inte är giltigt i Sverige. I lagrådsremissen anges att lagändringarna bör träda i kraft den 1 januari 2023.

Förnyelse av svenska körkort utomlands

Bakgrund

Av EU:s körkortsdirektiv följer bestämmelser om körkortets förnyelse. Av artikel 7 i tredje körkortsdirektivet följer att ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE ska förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats. Förnyelse av körkort vid giltighetstidens utgång ska bl.a. förutsätta permanent bosättning på territoriet i den medlemsstat som utfärdar körkortet eller bestyrkande av att

den sökande sedan minst sex månader studerar där. Det följer av artikel 12 att med permanent bostättningsort avses den plats där en person normalt bor, dvs. under minst 185 dagar varje kalenderår, till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om personen saknar yrkesmässig anknytning, till följd av en personlig anknytning som präglas av nära band mellan personen och den plats där personen bor.

Av 3 kap. 14 a § körkortslagen framgår att körkort får förnyas om körkortsinnehavaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader. Med begreppet permanent bostättning avses, enligt 1 kap. 3 § körkortslagen, bostättning under minst 185 dagar varje kalenderår till följd av personlig och yrkesmässig anknytning eller, om yrkesmässig anknytning saknas, till följd av personlig anknytning som präglas av nära band mellan en person och den plats där han eller hon bor.

I januari 2020 anförde infrastrukturministern som svar på interpellation 2019/20:197 att frågan om huruvida Sverige ska erkänna och byta ut körkort som utfärdats i länder utanför EES i vidare mån än i dag är komplex och bl.a. innebär att trafiksäkerhet och andra säkerhetsaspekter samt rekommendationer från EU tas i beaktande.

Tidigare riksdagsbehandling

När det gäller frågan om förnyelse av svenska körkort för personer bosatta utanför EES lämnade regeringen i proposition 2016/17:83 förslag på ytterligare ändringar i körkortslagen som krävdes för att Sverige skulle uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. Propositionen togs fram med anledning av att kommissionen, i en formell underrättelse och i ett motiverat yttrande till regeringen, identifierat ett antal frågor där den ansåg att Sverige inte hade uppfyllt sina skyldigheter enligt direktivet. Kommissionen påpekade att förnyelse av körkort för personer som har sin permanenta bostättningsort i ett tredjeland inte föreskrivs i direktivet. Kommissionen menade vidare att direktivet är tydligt på denna punkt; det krävs permanent bostättning i den utfärdande medlemsstaten för utfärdande av körkort, och utfärdandet kan inte baseras på medborgarskap eller liknande.

Till följd av att riksdagen godkände proposition 2016/17:83 ändrades körkortslagen så att den som vid utbytestillfället är permanent bosatt i ett land utanför EES inte kan förnya sitt svenska körkort (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). I stället måste personen byta ut det svenska körkortet mot det nya landets körkort. Redan sedan tidigare får inte den som är permanent bosatt i ett annat land inom EES förnya sitt svenska körkort utan ska i stället kontakta körkortsmyndigheten i det land där han eller hon bor permanent för att få mer information. Regeringen anförde i propositionen att det inte är rimligt att Sverige förnyar svenska körkort för personer som bor permanent i ett tredjeland på den enda grunden att de tidigare har fått ett svenskt körkort. Regeringen anförde vidare att även om lagstiftarens intention har varit god – att möjliggöra för utlandssvenskar i ett tredjeland att förnya sitt körkort – går

det inte att bortse från att ett körkort som förnyats i ett tredjeland gäller inom hela unionen. Regeringen bedömde därtill att det finns en risk för att körkort förnyas i förfalskningssyfte. Utskottet anslöt sig till regeringens uppfattning. Utskottet påpekade samtidigt att lagändringen kan komma att innebära problem för t.ex. utlandssvenskar som arbetar för FN eller svenska biståndsorganisationer i ett tredjeland och är beroende av körkort. Utskottet utgick därför från att detta är en fråga som kommer att hanteras, t.ex. genom informationssatsningar. Utskottet påpekade vidare att personer som tillfälligt befinner sig utomlands inte påverkas av beslutet och att personer som flyttar tillbaka till Sverige eller ett annat land inom EES normalt inte behöver göra ett nytt förarprov för att få tillbaka sitt körkort. Den som är folkbokförd i Sverige men tillfälligt befinner sig utomlands för studier, arbete eller en längre resa kan förnya sitt svenska körkort och hämta ut det på en svensk ambassad eller ett konsulat.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om körkortsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet framhöll att nuvarande regler om uppvisande och kontroll av körkort är tydliga. När det gäller körkortets utformning och innehåll konstaterade utskottet att reglerna är harmoniserade på EU-nivå. Utskottet lyfte fram behovet av en hög säkerhet i hanteringen av körkort. Utskottet konstaterade att det inte är förenligt med EU-rätten att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

Utskottets ställningstagande

När det inledningsvis gäller motionsförslagen om körkortets utformning och innehåll vill utskottet påminna om att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats inom EU sedan 1980-talet. Syftet är att uppnå gemensamma körkortsbestämmelser för att på så sätt möjliggöra den gemensamma transportpolitiken. Mot bakgrund av att reglerna är harmoniserade på EU-nivå är utskottet inte nu berett att initiera en översyn av de EU-gemensamma körkortsreglerna. Utskottet konstaterar att det finns en möjlighet att komplettera svenska körkort med ett lagringsmedium men att det hittills inte har funnits någon anledning att prioritera denna fråga.

När det gäller motionerna om uppvisande och kontroll av körkort bedömer utskottet att nuvarande regler är både ändamålsenliga och tydliga. Utskottet vill understryka att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet, och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet bedömer vidare att reglerna är tydliga även i fråga om kontroll av utländska körkort. Utskottet har förståelse för att det kan uppstå svårigheter för polisen att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade

utanför EES och pekar här på att de bedömningar som görs i ett enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna. Utskottet förutsätter att de ansvariga myndigheterna kan hantera denna fråga även i fortsättningen och finner därför inte anledning att vidta någon åtgärd.

När det slutligen gäller frågan om förnyelse av svenska körkort för personer som är bosatta utanför EES vidhåller utskottet sin tidigare redovisade uppfattning i frågan. Skälen för EU-bestämmelserna om att en stat endast får utfärda och förnya körkort för personer som bor permanent i landet är att det landet har bäst förutsättningar att bedöma den enskildes förhållanden. Utskottet vidhåller sin uppfattning att det därför är mindre lämpligt, och inte förenligt med det tredje körkortsdirektivet, att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands. Det kan i sammanhanget även tilläggas att EU-kommissionen har initierat en översyn av körkortsdirektivet och arbetar med att förbereda ändringar i direktivet.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:342 (SD) yrkande 8, 2021/22:490 (SD) yrkande 3, 2021/22:532 (M), 2021/22:794 (C), 2021/22:1147 (KD), 2021/22:1441 (M), 2021/22:2044 (SD), 2021/22:2968 (SD) yrkandena 77, 84 och 85 samt 2021/22:3757 (M) yrkandena 36 och 46.

Trafikmedicinska frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om olika trafikmedicinska frågor. Utskottet konstaterar att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare redan har utretts. Utskottet menar vidare att systemet med läkares anmälningsskyldighet är effektivt och konstaterar att det finns en restriktivitet när det gäller att medge undantag från medicinska krav. Utskottet bedömer också att det är tveksamt om återkommande synkontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara och framhåller att frågan om synfältsbortfall bereds.

Jämför reservation 36 (SD), 37 (L), 38 (SD, C, KD, L) och 39 (C, L).

Motionerna

Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre

I kommittémotion 2021/22:2968 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att ett införande av ett enklare test för att äldre ska få framföra fordon bör utredas (yrkande 93). Motionärerna lyfter fram att många äldre personer drabbas av sjukdomar och att allt färre läkare anmäler olämpliga bilförare till Transportstyrelsen, varför möjligheten att införa obligatoriska läarkontroller av äldre körkortsinnehavare över 75 år bör utredas. Dessutom anför motionärerna att möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare

bör utredas (yrkande 15). Motionärerna konstaterar att när det gäller tunga behörigheter har betydande skärpningar införts och de menar att det är rimligt att förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering, givet att de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alltså har förmågan i behåll.

I kommittémotion 2021/22:3394 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av att införa en rikstäckande trafikmedicinsk kompetens (yrkande 55). Motionärerna anför att det tyvärr förekommer att personer tillåts köra bil trots att de av medicinska skäl inte borde göra det, och motionärerna menar att regeringen bör se till att trafikmedicinska bedömningar sker utan dröjsmål, med hög kompetens och med likhet över landet. Vidare understryker motionärerna behovet av att införa enhetliga nationella regler för bedömning av körförmågan (yrkande 56). Motionärerna menar att regeringen behöver se till att sådana utformas.

I motion 2021/22:29 uppmärksammar Angelica Lundberg (SD) behovet av att lämplighetspröva äldre förare. Motionären konstaterar att synen, hörseln och reaktionsförmågan påverkas när man blir äldre och anför bl.a. att många läkare väljer att sluta en muntlig överenskommelse med patienten om att han eller hon ska sluta köra bil men låter dem behålla körkortet för att t.ex. använda det som legitimation.

I motion 2021/22:371 menar Jörgen Grubb (SD) att körkortsinnehavare bör testas från 65 år. Motionären uppmärksammar att trafikolyckor mest orsakas av yngre förare men att även de äldre förarna bidrar till trafikolyckor, varför ett gratis test av förmågorna syn, hörsel, uppfattning och reaktion bör göras vart femte år för att få behålla sitt körkort.

I motion 2021/22:1728 menar Emma Hult (MP) att det bör utredas om ytterligare krav ska ställas på läkare så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls (yrkande 2). Motionären uppmärksammar bl.a. att det har framkommit att läkare har kommit överens med patienter som är olämpliga för bilkörning om att de inte ska köra och att de inte rapporterar det till Transportstyrelsen, varför det bör utredas hur det fungerar i praktiken i dag och om ytterligare krav ska ställas.

Synkontroller vid körkortsförnyelse

I kommittémotion 2021/22:2968 efterfrågar Thomas Morell m.fl. (SD) en utredning av ett införande av synkontroller för förare över 60 år (yrkande 94). Motionärerna konstaterar att synen förändras över tid och föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre, och det är därför rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort.

I kommittémotion 2021/22:3679 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder (yrkande 66). Motionärerna betonar att förarens varseblivning genom sinnen måste vara tillförlitlig.

I kommittémotion 2021/22:3878 tar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) upp frågan om att införa syntester i samband med körkortsförnyelse (yrkande 9). Motionärerna menar att synnedsättning är ett vanligt förekommande problem hos en stor del av befolkningen och kan påverka trafiksäkerheten negativt.

I kommittémotion 2021/22:3394 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att behovet av att införa regelbundna synkontroller för privatpersoner bör utredas (yrkande 57). Motionärerna påminner om att förare av tyngre fordon ska kontrollera synen vart femte år efter att de har fyllt 45 år men att det inte finns några motsvarande krav för privatpersoner.

I motion 2021/22:1120 menar Ulrika Jörgensen (M) att möjligheten att införa ett syntest vid körkortsförnyelse bör utredas. Motionären konstaterar att syntest i dag enbart är ett krav när man tar sitt körkort för första gången men att det borde göras inför varje körkortsförnyelse.

I motion 2021/22:1472 framhåller Pia Steensland (KD) att obligatoriska synkontroller bör införas i samband med körkortsförnyelse senare i livet. Motionären betonar vikten av en god syn och konstaterar att var tionde bilist ser så dåligt att de inte skulle få ta körkort med den syn de har i dag.

I motion 2021/22:1728 uppmärksammar Emma Hult (MP) behovet av en översyn av vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort (yrkande 1). Motionären menar att det vore lämpligt att vid förnyelse av B-körkort vart tionde år testa körkortsinnehavarens teoretiska kunskaper och att även bifoga ett synintyg.

Synfäلتsbortfall

I kommittémotion 2021/22:3679 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorm på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfäلتsbortfall (yrkande 67). Motionärerna menar att det därtill skyndsamt måste tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfäلتsdefekter kan införas (yrkande 68).

I kommittémotion 2021/22:3394 anför Helena Gellerman m.fl. (L) att möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfäلتsbortfall bör återinföras (yrkande 58). Dessa bör kunna få sin lämplighet som förare av motorfordon prövad eftersom flertalet personer med synfäلتsdefekter genom sitt körbeteende kan kompensera synfelet och framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. Motionärerna anser vidare att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfäلتsdefekter bör utredas (yrkande 59). De påminner om riksdagens tillkännagivande om att återinföra möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfäلتsbortfall och att utreda ett nytt system för körprov på väg för personer med synfäلتsdefekter, där möjligheten att få utvärdera

körförmågan i verklig trafikmiljö innan körkortet eventuellt dras in ska utredas.

I motion 2021/22:3467 föreslår Betty Malmberg (M) att Transportstyrelsens beslut om körkortsåterkallelser till följd av synfältsnedsättningar ska vara evidensbaserade. Motionären menar att det är svårförståeligt att körkortsåterkallelser bland personer som har en medicinsk funktionsnedsättning såsom synfältsnedsättning är så vanligt förekommande.

I motion 2021/22:3917 tar Linda Modig (C) upp behovet av att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftningsändringar och/eller andra åtgärder som säkerställer möjligheterna för personer i hela Sverige att få en adekvat körklämplighetsbedömning. Motionären uppmärksammar indragna körkort på grund av synfältsbortfall vid stroke och konstaterar att det är svårt att bedöma körduglighet.

Gällande rätt

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Det andra direktivet, dvs. rådets direktiv 91/439/EEG om körkort, trädde i kraft i juli 1996 och innebar bl.a. gemensamma minimikrav i fråga om fysisk och psykisk lämplighet att framföra motordrivna fordon. Att det är minimikrav som ställs innebär att medlemsstaterna får fastställa strängare krav för utfärdande eller förnyelse av körkort än de som framgår av direktivet. Kraven omarbetades inför det tredje körkortsdirektivet. Ändringarna följde av resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi. Övriga ändringar motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av de synpunkter som hade kommit fram under de senaste åren. De medicinska kraven har reviderats vid ett antal tillfällen efter att det tredje körkortsdirektivet beslutades till följd av ny kunskap på området.

De medicinska kraven för körkortsinnehav framgår av körkortslagen (1998:488). De närmare medicinska kraven för innehav av körkort och körkortstillstånd meddelas i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (nedan medicin föreskrifterna). Dessa innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation samt läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen. Föreskrifterna införlivar de medicinska kraven i EU:s tredje körkortsdirektiv och specificerar kraven ytterligare.

Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre

Äldre bilförare

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns det 2020 totalt 6 731 000 körkortsinnehavare i Sverige, och av dessa var 1 862 000 äldre än 65 år. Enligt uppgifter från Transportstyrelsens olycksfallsdatabas Strada rapporterades det under 2019 sammanlagt 20 799 olyckor på svenska vägar med moped, mc,

personbil, lastbil eller buss inblandade. Av dessa var förare äldre än 74 år inblandade i 1 067 olyckor, dvs. ca 5 procent av samtliga olyckor. Av de 192 personer som omkom under 2021 var 66 personer 65 år eller äldre.

Minimikraven i fråga om fysisk och psykisk lämplighet för att framföra motorfordon framgår av EU:s körkortsdirektiv. De medicinska kraven revideras återkommande inom ramen för EU:s arbete med körkortsdirektivet till följd av ny kunskap inom trafikmedicin. Infrastrukturministern anförde i november 2019 i sitt svar på interpellation 2019/20:68 att Sverige deltar aktivt i detta arbete.

I december 2018 presenterade Transportstyrelsen sin rapport om sjukdomar och olycksinblandning hos äldre bilförare som myndigheten genomfört tillsammans med VTI. Där studerades om personbilsförare som är 65 år eller äldre och som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor än förare i samma ålder och utan diagnos. Resultaten visar att förare med ålderstypiska sjukdomar som hjärt-kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en hög sannolikhet att vara inblandade i en olycka. Förare med demens, en diagnos som också är starkt åldersberoende, har en lägre sannolikhet för olyckor än förare utan denna diagnos. Detta kan bero på att man ofta slutar att köra bil när man fått sin demensdiagnos. Slutsatsen i rapporten är att det inte finns något generellt behov av att gå vidare och fortsätta utreda allmänna periodiska hälsokontroller från en viss ålder. Däremot finns det några diagnosgrupper med en ökad sannolikhet för olycksinblandning som man i rapporten rekommenderar att de utreds närmare. Det gäller missbruks- och beroendesjukdomar, psykiska sjukdomar, epilepsi och diabetes. Dessa studier bör enligt Transportstyrelsen innefatta körkortsinnehavare i alla åldersgrupper.

Mot denna bakgrund beslutade Transportstyrelsen 2019 att inte vidare utreda behovet av att införa åldersbaserade hälsokontroller. Myndigheten bedömer att konsekvenserna för körkortsinnehavare av behörighet B och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården inte står i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås med införande av allmänna hälsokontroller av äldre bilförare.

Enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik återkallades under 2020 sammanlagt 5 176 körkort av medicinska skäl. Detta kan jämföras med 2019 då 5 520 körkort återkallades av medicinska skäl, vilket då var fler än något tidigare år i tidsserien 1996–2019. Vid normalt åldrande är det enligt Transportstyrelsen bara påverkan på synen som har betydelse för trafiksäkerheten. Övriga förhållanden, som långsammare reaktioner och ökad stelhet, har mindre betydelse för lämpligheten att köra bil eftersom körerfarenhet, insikt och omdöme ofta uppväger detta. På sin webbplats informerar Transportstyrelsen om att det är bra om den som ser tecken på att en närstående inte betar sig som vanligt tar upp sina funderingar med en läkare.

Enligt uppgift från myndigheten har vissa andra medlemsstater i EU återkommande hälsokontroller, inte bara synkontroller. År 2017 publicerade EU-kommissionen en rapport om medlemsstaternas genomförande av det

tredje körkortsdirektivet. Enligt studien har en majoritet av medlemsstaterna, 60 procent, inga krav på återkommande hälsokontroller vid förnyelse av körkort i kategorierna A och B. De huvudsakliga skälen till att återkommande hälsokontroller inte ansågs motiverade var bl.a. den administrativa och finansiella börda som sådana kontroller skulle utgöra för den enskilde.

Trafikmedicinsk kompetens

I samband med den ändring i körkortslagen som beslutades 2010 (prop. 2009/10:198, bet. 2009/10:TU22, rskr. 2009/10:350) ändrades bl.a. läkares anmälningsskyldighet i syfte att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Ändringen innebär att läkare sedan den 1 september 2010 är skyldiga att anmäla en körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Tidigare gällde att personen skulle vara uppenbart olämplig att ha körkort. Frågan regleras i 10 kap. 5 § körkortslagen, där det föreskrivs att om en läkare vid undersökning av en körkortsinnehavare finner att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortsinnehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att han eller hon kommer att följa läkarens uppmaning att avstå från att köra körkortspliktiga fordon. Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortsinnehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen.

För att Transportstyrelsen ska kunna återkalla körkortet krävs det att läkarintyget som är underlag för bedömningen är skrivet av en läkare med specialistkompetens. Vilken kompetens som krävs beror på det aktuella medicinska förhållandet. Transportstyrelsen publicerar på sin webbplats information som riktar sig till bl.a. vården och optiker.

I mars 2022 betonade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2021/22:1252 att förare måste uppfylla de medicinska kraven för körkortsinnehav. Ministern betonade att det i Transportstyrelsens föreskrifter anges vilka läkare som får utfärda läkarintyg.

Yrkesförare och dispens

För de högre körkortsbehörigheterna ställs i Sverige krav på att förare efter att de har fyllt 45 år ska visa att de fortfarande uppfyller hälsokraven genom att vart femte år genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

Körkortsinnehavare som har fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd eller taxiförarlegitimation eller har fått sitt körkort eller traktorkort eller sin

taxiförarlegitimation återkallad på grund av att de inte längre uppfyller de medicinska kraven kan ansöka om dispens. Före ansökan om undantag krävs ett beslut där det fastställs att föraren inte uppfyller de medicinska kraven i medicinföreskrifterna. Transportstyrelsen kan inte pröva ansökan om undantag förrän beslutet har vunnit laga kraft. Om myndighetens beslut överklagas prövas ansökan om undantag först efter att domstolarnas prövning är klar.

Transportstyrelsen är enligt egen utsago restriktiv med att medge undantag från de medicinska kraven, och en förutsättning är att myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Av trafiksäkerhetsskäl kan behörigheten behöva begränsas på något sätt för att myndigheten ska kunna medge undantag, och då krävs det att begränsningen ger en betydande minskning av riskerna i trafiken. Exempel på begränsningar är körning under dagtid (t.ex. från en timme efter soluppgången till en timme före solnedgången), körning inom en begränsad radie från körkortsinnehavarens bostad eller inom staden eller regionen samt körning utan passagerare. Det är bara den som är lämplig med tanke på de personliga och medicinska förhållandena som beviljas körkortstillstånd. En ansökan måste därför prövas utifrån detta.

Synkontroller

Medicinska synkrav

När det gäller synkrav reviderades de EU-gemensamma kraven 2009 till följd av ny kunskap. Kraven innebär bl.a. att den som ansöker om körkort av någon av kategorierna A, A1, A2, AM, B, B1 och BE ska, om nödvändigt med korrigerande linser, ha en s.k. binokulär synskärpa (visus) av minst 0,5 för båda ögonen tillsammans (bilaga III, punkt 6.1). Strängare krav gäller för de högre kategorierna, dvs. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E (punkt 6.2).

Hösten 2015 beslutade kommissionen om ett överträdelseärende mot Sverige med anledning av att kommissionen ansåg att Sverige brustit i införlivandet av det tredje körkortsdirektivet i den del som avser synskärpa (IP/15/2118). Kommissionen klargjorde i överträdelseärendet att de medicinska minimikraven för körkortsinnehav alltid ska vara uppfyllda. Med anledning av överträdelseärendet fattade Transportstyrelsen i juni 2016 beslut om en ändring i medicinföreskrifterna. Ändringen innebar att 2 kap. 9 § togs bort ur föreskrifterna eftersom kommissionen i överträdelseärendet haft synpunkter på att denna bestämmelse innehöll ett undantag från gällande krav på synskärpa för den som före den 1 juli 1996 hade ett körkort eller körkortstillstånd. Sådana undantagsregler, som handlar om förarens medicinska lämplighet att framföra ett fordon, är enligt kommissionen inte förenliga med körkortsdirektivet. Kommissionen har klargjort att medicinska förutsättningar aldrig kan omfattas av s.k. farfarsrättigheter (artikel 13.2) eftersom det skulle underminera betydelsen av fynd i ny forskning och nya rön.

Transportstyrelsen genomförde mellan 2018 och 2020 en översyn av de medicinska synkraven för innehav av körkort. Av slutsatserna i rapporten framgår att det i vissa delar är nödvändigt att revidera reglerna om syn i medicinföreskrifterna för att uppfylla minimikraven i körkortsdirektivet. Det finns också vissa delar i föreskrifterna som bör ändras av andra anledningar. Transportstyrelsen har därför påbörjat ett föreskriftsarbete för att se över och revidera kapitlen om syn i Transportstyrelsens medicinföreskrifter. Transportstyrelsen uppger att arbetet har försenats och man räknar nu med att nya föreskrifter kan träda i kraft under första halvåret 2024. Enligt uppgift beror förseningen bl.a. på att det under arbetets gång har visat sig att många av frågeställningarna är mer komplicerade och tar längre tid att utreda än vad myndigheten hade räknat med.

Synens påverkan på bilkörning och synkontroller

Frågan om återkommande synkontroller för lägre körkortsbehörigheter ingick inte i Transportstyrelsens översyn från 2018, vilken refereras ovan. Transportstyrelsen är tveksam till om det med tanke på den höga trafiksäkerheten i Sverige är samhällsekonomiskt försvarbart att införa återkommande synkontroller. Transportstyrelsen uppger vidare att en sådan förändring skulle kräva lag- och förordningsändringar.

I mars 2020 publicerade VTI en studie om synskärpans påverkan på bilkörning. Syftet med studien var att undersöka synens påverkan på körförmåga, oavsett ålder. Till följd av att tidigare forskning har visat att det behövs fler syntester än enbart synskärpa för att bedöma bilkörning kompletterades synskärpa med kontrastseende och testet Useful Field of View (UFOV) samt simulatorkörning. Datainsamlingen genomfördes i en körsimulator från VTI. Studien visade i korthet att synfunktioner spelar en viktig roll för säker bilkörning, oavsett ålder, och att körsimulator är ett användbart verktyg för att bedöma körförmåga. Författarna konstaterar också att det behövs ytterligare studier för att öka förståelsen för exakt vilken grad av nedsättning, kopplat till varje typ av synfunktion, som försämrar körbeteendet och leder till minskad trafiksäkerhet.

Det finns ett samarbete mellan Bilprovningen och optikerbranschen, kallat Synbesiktningen, där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå en synundersökning. Syftet är att uppmärksamma synens betydelse för ansvarsfull bilkörning. I oktober 2021 svarade 1 666 bilister på attitydfrågor, och 1 059 bilister testade sin syn. Resultatet från 2021 års undersökning visar att 10 procent av förarna har en syn som är oskarp redan på en meters avstånd och som innebär att de inte skulle få ta körkort i dagens läge. Vidare framgår att 89 procent av bilisterna anser att det borde vara lagstadgat med synkontroller för bilister i samband med körkortsförnyelsen vart tionde år.

I juni 2021 betonade infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2020/21:2996 om obligatoriska synkontroller vid körkortsförnyelse för

privatbilister att det inom EU finns harmoniserade medicinska minimikrav för syn. Ministern konstaterade att dessa innebär krav på en viss synskärpa och på att det inte finns allvarliga syndefekter eller synbortfall. För högre körkortsbehörigheter finns det krav på att förare efter att de har fyllt 45 år regelbundet vart femte år visar att de uppfyller hälsokraven genom att genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd. Vidare konstaterade ministern att EU-kommissionen har initierat en översyn av körkortsdirektivet (2006/126/EG) och arbetar med att förbereda ändringar i direktivet. Ministern betonade att Regeringskansliet aktivt bidrar i det arbetet utifrån bl.a. ett miljö- och trafiksäkerhetsperspektiv.

Synfältsbortfall

Gällande rätt

Inom EU finns harmoniserade medicinska minimikrav för innehav av körkort i bilaga III till Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (körkortsdirektivet). Dessa krav avser bl.a. synförmåga, vilket innebär krav på en viss synskärpa och på att det inte finns allvarliga syndefekter eller synbortfall. Körkort får t.ex. inte utfärdas eller förnyas om det under läkarundersökning framkommer att det horisontella synfältet är mindre än 120 grader, med undantag för särfall för vilka det får ges dispens om det finns stöd av ett gynnsamt läkarutlåtande och ett praktiskt prov med positivt resultat.

Enligt 3 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) får körkortstillstånd meddelas endast för den som med hänsyn till personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Detta förutsätter bl.a. att sökanden har tillfredsställande syn både i fråga om synskärpa och synfält. Ett intyg om synprovning ska enligt 3 kap. 1 § körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd. Körprov kräver att personen har körkortstillstånd och alltså uppfyller de medicinska kraven.

Kraven på synfält regleras i 2 kap. 4 och 5 §§ Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. Av föreskrifterna framgår vilken metod som ska användas för att mäta det centrala och det perifera synfältet samt vilka resultat som är godkända och inte.

Bakgrund

Synfältet är det område som en person kan se utan att vrida blicken. Synfältsdefekter, i sin tur, innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed kan ha svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. Möjliga orsaker

till synfältsdefekter är grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador orsakade av diabetes. Synfältsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel.

Forskning inom området visar att synfältsdefekter på aggregerad nivå påverkar körförmågan negativt, samtidigt som samma studier visar att det krävs en individuell bedömning, eftersom förmågan till trafiksäkert beteende varierar kraftigt mellan individer. Många med synfältsdefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsätta att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt.

Bedömningen av om en förare uppfyller de medicinska kraven görs av Transportstyrelsen, som också i vissa fall kan medge undantag från kraven om det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. För att förare med synfältsbortfall ska kunna beviljas dispens måste synfältet mätas och värderas för att säkerställa att de EU-gemensamma reglerna följs, och därmed att föraren är lämplig från trafiksäkerhetssynpunkt. Transportstyrelsen får varje år ca 200 ansökningar om medicinsk dispens. Omkring 80 procent är kopplade till olika slag av synnedsettningar orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

Transportstyrelsens analys av synfältskraven i medicinföreskrifterna

Som framgår ovan har Transportstyrelsen genomfört en analys av bl.a. synfältskraven i sina medicinföreskrifter i förhållande till kraven i körkortsdirektivet, och myndigheten har även jämfört de svenska kraven med kraven i vissa andra länder i EU. I analysen konstaterades att de svenska föreskrifterna uppfyller minimikraven i körkortsdirektivet. Transportstyrelsen arbetar nu, inom ramen för körkortsdirektivets minimikrav, med en översyn av de föreskrifter som rör syn. Syftet är att se vilka alternativ som finns för att ge en så stor tillgänglighet som möjligt för personer med bl.a. synfältsdefekter utan att trafiksäkerheten påverkas negativt.

Den 1 juni 2020 publicerade Transportstyrelsen två rapporter om syn och diabetes av vilka det framgår att medicinföreskrifterna i vissa delar inte uppfyller minimikraven i körkortsdirektivet och i vissa delar är strängare än direktivets krav. Minimikraven innebär att det finns utrymme för medlemsstaterna att fastställa strängare krav, men inte mildare, än de som fastställts i direktivet. Enligt Transportstyrelsen är Sverige strängare i sina krav än de länder som man har jämfört med; det gäller framför allt kraven på synfältet. De synfältskrav som finns i körkortsdirektivet specificerar inte vilken metod som ska användas för att mäta synfältet och inte heller hur resultatet ska tolkas. Det har fått till följd att alla länder har gjort sin egen tolkning av direktivet och att dessa tolkningar skiljer sig åt. Transportstyrelsens översyn visar att Sveriges tolkning har lett till att medicinföreskrifternas synfältskrav till viss del är strängare än i de länder som det har jämförts med. Vidare lyfts det fram att forskning visar att det är mycket svårt att ange vilken nivå av synfältsdefekter som påverkar körförmågan så att innehav av körkort inte

borde tillåtas. Transportstyrelsen betonar att när synfältskraven infördes fanns det goda grunder för de krav som infördes, och kraven baserades på den kunskap som fanns att tillgå. Kraven var och är enligt Transportstyrelsen inte felaktiga, och det är fortfarande mycket svårt att sätta en gräns för vilken nivå av synfältsdefekter som kan accepteras. Men eftersom andra länder med hög trafiksäkerhet, som t.ex. Norge och Storbritannien, har mildare krav föreslår Transportstyrelsen att det i ett föreskriftsarbete utreds om synfältskraven kan mildras även i Sverige.

Användning av simulortester och praktiska körtester

Det finns enligt Transportstyrelsen inte någon möjlighet att genomföra ett körprov på väg när de medicinska kraven inte uppfylls. Detta beror på att körkortslagen reglerar att ett körkortstillstånd krävs för att få genomföra körprov på väg. Ett körkortstillstånd får inte beviljas för en person som inte uppfyller de medicinska kraven. Körkortslagen ställer inte några specifika krav för att synen ska anses godkänd. Transportstyrelsens föreskrifter möjliggör tester av körförmåga för individer med kognitivt nedsatt förmåga, t.ex. vid stroke och demens, innan ett körkort eventuellt dras in, dock inte för synfältsbortfall.

En godkänd körning i en särskild simulator har tidigare ingått i Transportstyrelsens bedömning av om undantag från de krav som rör synfältsdefekter kan beviljas för körkort med behörighet B eller inte. Tester av körförmåga för personer med synfältsbortfall genomfördes under perioden juni 2016–juni 2018 vid VTI:s körsimulator i Linköping. Personer med synfältsbortfall och indraget körkort kunde då testa sin körförmåga i körsimulatorn på egen bekostnad för 18 750 kronor. I slutet av december 2017 hade 269 personer genomfört körtestet i simulatorn. Av dem hade 114 godkänts av VTI med anledning av testresultatet.

I juni 2018 rekommenderade Transportstyrelsen att simulatoranvändningen skulle pausas för att ge utrymme för en utvärdering sedan det visat sig att personer med mycket stora synfältsdefekter klarat testet, fått dispens och därmed återfått sitt körkort. Den frågeställning som lyftes var om simulatorn fyllde avsedd funktion. Transportstyrelsen påbörjade därefter en utvärdering av VTI:s simulator för att testa kompensationsförmåga vid synfältsdefekter och undersöka om det finns belägg för att en körning i simulatorn med säkerhet kan visa vem som kan kompensera för sina synfältsdefekter och vem som inte kan det. Utvärderingen som blev klar i april 2020 visade att simulortesterna hade vissa brister när det gällde möjligheterna att testa körförmågan i mer varierade trafiksituationer som inkommande trafik från sidan eller cirkulationsplatser, samt att det saknades möjligheter att validera resultaten, dvs. att visa att en person som har genomgått simulortesten med godkänt resultat verkligen hade förmåga att köra trafiksäkert trots synfel.

I april 2020 beslutade Transportstyrelsen att inte längre väga in godkänd körning i VTI:s simulator när myndigheten bedömer körförmågan hos

personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Myndigheten baserade sitt beslut bl.a. på en genomgång av vetenskaplig litteratur som visar att för att kunna dra slutsatser om körförmåga på väg baserat på utfall av körning i en simulator krävs det omfattande valideringar, däribland studier på väg. En sådan validering har inte utförts på simulatoren vid VTI. En uppföljning av de personer som godkänts för dispens genom VTI:s simulortest drygt två år efteråt uppvisar dock att dessa har en lägre risk att hamna i en olycka rent statistiskt. Andra delar som påverkade Transportstyrelsens ställningstagande var att testscenariot i simulatoren är begränsat.

Praktiska körtester används i vissa länder i ärenden om dispens från synkraven, ofta som en avslutande del av underlaget för bedömningen av en persons körförmåga. De olyckor som inträffar på grund av synfältsdefekter innebär oftast att man inte i tid har hunnit reagera på cyklist och gångtrafikanter som plötsligt dyker upp från sidan. Ett problem är därför att praktiska körtester i trafik ofta pågår under en begränsad tid, vilket innebär att sannolikheten för att en sådan incident skulle inträffa är liten och då kan vara förenad med fara för inblandade trafikanter.

Transportstyrelsen har anfört att innan körprov eller någon annan form av praktiskt test kan införas krävs en omfattande utredning för att undersöka samhällsnyttan av ett körprov. En sådan utredning bör enligt Transportstyrelsen bl.a. undersöka hur många som skulle omfattas av ett praktiskt test, kostnaden för att ta fram ett sådant test samt kostnaden för individen för att genomgå testet när det har tagits i bruk. Det praktiska testet bör stå i proportion till den samhällsnytta det medför. Om ett praktiskt test bedöms vara motiverat behöver utformningen av ett sådant test utredas. I en sådan utredning behöver också ingå vilka eventuella förändringar och nya regleringar som kan komma att krävas på lag-, förordnings- och föreskriftsnivå.

Sedan februari 2022 tar Transportstyrelsen hänsyn till vilken typ av mätinstrument som används vid synfältsundersökningar när myndigheten fattar beslut i körkortsärenden. Det betyder att personer som tidigare fått sitt körkort återkallat eller nekats körkortstillstånd kan få en ny prövning i ärendet. Synfältet mäts med en s.k. perimenter, och det finns olika modeller på marknaden. Transportstyrelsen har tidigare jämfällt resultat från olika synfältsundersökningar, men i vissa fall behöver resultaten från olika perimetrar räknas om för att vara jämförbara.

Tidigare riksdagsbehandling

I juni 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att möjligheten att använda ett simulortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsdefekter bör återinföras och att ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter bör utredas (bet. 2019/20:TU14, rskr. 2019/20:323).

Pågående arbete

Regeringen hänvisar i skrivelse 2021/22:75 till att Transportstyrelsen har analyserat användningen av simulator som grund för att kunna bedöma om en person som inte uppfyller de medicinska kraven i fråga om syn ändå på ett säkert sätt kan framföra ett vägfordon och därför kan medges undantag från kraven, vilket har beskrivits ovan.

Regeringen framhåller vidare att den i september 2021 gav VTI i uppdrag att i samarbete med Transportstyrelsen och Trafikverket analysera testmetoder för att bedöma om ett undantag kan medges från de medicinska kraven i fråga om horisontellt synfält för körkort. VTI ska utreda förutsättningarna för att utveckla och validera tester av körförmåga för personer med synfältsbortfall. Regeringen betonar att en grundläggande förutsättning för att kunna framföra ett fordon på ett säkert sätt är att man har god syn. De synundersökningar som används i dag för att utreda en persons synfältsbortfall upplevs dock i vissa fall som trubbiga. Någon som står inför återkallande av körkort eller vars körkort blivit indraget på grund av synfältsbortfall har inga möjligheter att på andra sätt visa att han eller hon kan köra på ett säkert sätt trots sin syndefekt. Regeringen har därför gett VTI i uppdrag att analysera förutsättningarna för att simulatortester och praktiska körtester i avskild bana och/eller i vanlig trafik på ett trafiksäkert sätt skulle kunna utvecklas och användas som underlag vid bedömningen av undantag från de medicinska kraven i fråga om horisontellt synfält för körkort. För att kunna användas som underlag behöver ett test i en körsimulator eller ett praktiskt körprov kunna visa om en person kan köra på ett trafiksäkert sätt och därmed kan få undantag från de medicinska kraven i fråga om horisontellt synfält. VTI ska utreda om det finns andra trafiksäkra tester som skulle kunna användas i dessa fall. Uppdraget ska redovisas senast den 30 september 2022.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om trafikmedicinska frågor behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre har utretts. Utskottet framförde att det avser att bevaka frågan om behovet av regelbundna synkontroller och konstaterade att frågan om synfältsdefekter var under beredning. Vidare fann utskottet inga skäl att ändra på regelverket för dispenser för yrkesförare. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det finns ett stort engagemang i utskottet när det gäller trafikmedicinska frågor. Utskottet vill liksom tidigare

är starkt betona att såväl de EU-gemensamma medicinska kraven som den svenska nollvisionen fordrar kompetenta förare, vilket i sin tur förutsätter ett regelverk som effektivt fångar upp de förare som är olämpliga att framföra motorfordon.

När det gäller motionsförslagen om tester för äldre vill utskottet hänvisa till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre förare har utretts av den ansvariga myndigheten och att den inte fann skäl att gå vidare i frågan. Konsekvenserna för körkortsinnehavare och den ökade kostnaden för hälso- och sjukvården står inte i proportion till den marginella säkerhetseffekt som förväntas uppnås. Utskottet konstaterar att de flesta äldre förare har lyckats anpassa sig till förändringarna trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens äldre tog körkort. Stor körerfarenhet gör att många klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade är de flesta också medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter.

När det gäller motionsförslag om trafikmedicinska bedömningar vill utskottet påminna om att bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet ändrades 2010 för att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Utskottet menar att systemet med anmälningsskyldighet därmed synes ha blivit mer effektivt för att hindra personer från att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. När det gäller frågan om trafikmedicinsk kompetens vill utskottet även i år peka på att det krävs att det läkarintyg som är underlag för bedömningen ska vara skrivet av en läkare med specialistkompetens för att Transportstyrelsen ska kunna återkalla körkortet.

I en motion framhålls behovet av att utreda möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare. Utskottet kan konstatera att det av trafiksäkerhetsskäl finns en restriktivitet när det gäller att medge undantag från de medicinska kraven. En förutsättning är att den ansvariga myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Enligt utskottets bedömning finns det för närvarande inte någon anledning att vidta åtgärder med anledning av motionen.

Synkontroller vid körkortsförnyelse

När det gäller frågan om återkommande synkontroller konstaterar utskottet att det enligt den ansvariga myndighetens bedömning är tveksamt om sådana kontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Utskottet delar denna uppfattning och konstaterar att Transportstyrelsen menar att en eventuell förändring av reglerna skulle kräva lag- och förordningsändringar. Utskottet är för närvarande inte berett att ta initiativ till sådana ändringar men avser att även i fortsättningen bevaka frågan om behovet av regelbundna synkontroller för att ytterligare öka trafiksäkerheten på våra vägar. Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsen har påbörjat ett föreskriftsarbete för att se över och revidera mediciniföreskrifterna om syn. Enligt uppgift är detta arbete

försenat, och utskottet avser att även framöver noga följa utfallet av myndighetens arbete i dessa frågor. Det kan även tilläggas att EU-kommissionen har initierat en översyn av körkortsdirektivet och arbetar med att förbereda ändringar i direktivet.

Synfäلتsbortfall

När det slutligen gäller frågan om synfäلتsbortfall understryker utskottet att de trafiksäkerhetspolitiska målen, som riksdagen har beslutat om, fordrar ett regelverk som i största möjliga mån säkerställer att förare är säkra och kompetenta. En grundläggande förutsättning för att framföra ett fordon på ett säkert sätt är att föraren har en god syn. Utskottet konstaterar att riksdagens tillkännagivande från 2020 om simulatortester är under beredning. Bland annat har Transportstyrelsen gjort en analys av simulatortester och regeringen har gett VTI i uppdrag att analysera testmetoder för att bedöma om ett undantag kan medges från de medicinska kraven när det gäller synfäلتsbortfall. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av detta arbete.

Sammanfattande bedömning

Mot bakgrund av vad som anförts ovan avstyrker utskottet motionerna 2021/22:29 (SD), 2021/22:371 (SD), 2021/22:1120 (M), 2021/22:1472 (KD), 2021/22:1728 (MP) yrkandena 1 och 2, 2021/22:2968 (SD) yrkandena 15, 93 och 94, 2021/22:3394 (L) yrkandena 55–59, 2021/22:3467 (M), 2021/22:3679 (C) yrkandena 66–68, 2021/22:3878 (KD) yrkande 9 och 2021/22:3917 (C).

Vissa behörighetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vissa behörighetsfrågor. Utskottet tar upp att innehavare av B-körkort av trafiksäkerhetsskäl inte får köra lätt motorcykel och konstaterar att möjligheten att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med B-behörighet nyligen har utretts. Utskottet bedömer också att nuvarande bestämmelser om krav på förarbevis och åldersgräns för att få framföra vissa motordrivna fordon och vilken typ av släpfordon som får kopplas till personbilar är väl avvägda.

Jämför reservation 40 (C).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3679 yrkande 52 anför Anders Åkesson m.fl. (C) att det behövs en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt.

Motionärerna vill se över gränsvärdena när det krävs behörighet till ett B96-körkort i takt med att el- och gasbilarna blir tyngre.

I motion 2021/22:1016 anför Mikael Dahlqvist och Lars Mejern Larsson (båda S) att det behövs en översyn av möjligheten att ta fram en ny motorcykelklass. Motionärerna menar att en ny motorcykelklass kan fylla olika behov såväl i stadsregioner som på landsbygden, och denna klass ska kunna framföras vid fyllda 20 år, med B-körkort.

I motion 2021/22:2414 efterfrågar Ida Drougge (M) en översyn av nuvarande regler för körkort som gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör. Motionären menar att behörighetsreglerna för körkort vad gäller tunga och lätta släp är orättvisa och osäkra på så vis att de hindrar större bilar som från säkerhetssynpunkt är bättre lämpade att dra tunga släp från att göra just detta.

I motion 2021/22:3059 pekar Kjell Jansson (M) på behovet av att utreda förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skotrar om max 125 kubik. Motionären uppmärksammar att lättare motorcyklar av skotertyp blir allt populärare i Sverige och att Sverige är det enda EU-land som har krav på motorcykelkörkort för skotrar.

I motion 2021/22:3556 efterfrågar Lars Beckman (M) en översyn av möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort. Motionären betonar att motorcykel är ett smidigt sätt att ta sig fram på och att länderna inom EU själva får avgöra om de vill tillåta användandet av lätt motorcykel på B-körkortsbehörighet.

I motion 2021/22:68 föreslår Björn Söder (SD) att innehavare av körkortsbehörighet B också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter. Motionären hänvisar till att lätta motorcyklar är ett bra komplement till bilen för att minska trängseln i storstäderna och minska miljöpåverkan.

I motion 2021/22:342 yrkande 3 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om behörighet att köra lätt motorcykel med B-körkort. Motionärerna hänvisar bl.a. till att EU har gett direktiv om att medlemsländerna själva får avgöra om man får använda lätt motorcykel på B-körkort eller inte, vilket har gjort att vissa EU-länder tillåter detta.

I motion 2021/22:366 föreslår Jörgen Grubb (SD) att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass II, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas. Motionären uppmärksammar förekomsten av olyckor och menar att det ska krävas utbildning för elcyklar, elsparkcyklar, elskejtboardar och elhjul med sits eftersom hanteringen av dessa uppenbarligen brister.

I motion 2021/22:3518 yrkande 5 anför Johan Hedin (C) att regelverket bör ändras så att fler tvåhjuliga fordon får framföras med B-körkort eller B-körkort med utökad behörighet. Motionären betonar vikten av att göra det lättare att komma ut på vägarna på två hjul och menar att det är märkligt att det inte är tillåtet att köra en tvåhjulig skoter med B-körkort.

Bakgrund

Behörighet att köra personbilar och lätta lastbilar

Gällande rätt

De grundläggande bestämmelserna om behörighet att köra motordrivna fordon finns i körkortslagen (1998:488) och kompletteras och fylls ut av körkortsförordningen (1998:980). Kompletterande bestämmelser finns också i yrkestrafiklagen (1998:490) och i lagen (2007:1157) om yrkesförar-kompetens.

- Ett körkort för behörighet B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kilo. Man får även koppla en släpvagn med en totalvikt på högst 750 kilo till bilen eller en släpvagn med en totalvikt som är högre än 750 kilo, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte är över 3 500 kilo. Behörighet B ger även rätt att köra moped klass I och klass II, traktor A och B samt motorredskap klass II.
- Ett körkort med utökad B-behörighet (B96) innebär att man får köra med ett släp som väger mer än 750 kilo i totalvikt. Bilens och släpets sammanlagda totalvikt får då inte vara över 4 250 kilo.
- Ett körkort med behörigheten BE ger rätt att köra personbilar eller lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kilo och ett eller flera släp kopplade till bilen. BE-behörigheten har inte någon begränsning för bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikter. Dock får inte släpets eller släpens sammanlagda totalvikt vara över 3 500 kilo.

Utöver dessa behörigheter finns det ett antal ytterligare kategorier, bl.a. för tunga fordon.

Pågående arbete

Transportstyrelsen fick i december 2020 i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet i Sverige för personer med körkortsbehörighet B att framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Det skulle gälla fordon med en totalvikt som överstiger 3 500 kilo men inte 4 250 kilo och som drivs med el eller andra alternativa bränslen för transport av gods som körs utan släpvagn. Transportstyrelsen redovisade sin rapport i november 2021. I rapporten redovisas förutsättningarna för ett eventuellt införlivande samt även andra nationella och internationella regler som gäller de aktuella fordonen och förarna i fråga om behörigheter, fordon, yrkestrafik och trafik i allmänhet men med fokus på tung och lätt lastbil. Transportstyrelsen bedömer bl.a. att det inte är möjligt att införa ett undantag i nationell rätt utan att samtidigt införa de villkor för undantaget som direktivet anger. Det är inte heller lämpligt att införa nationell lagstiftning där efterlevnaden inte kan kontrolleras och överträdelser beivras. Med hänsyn till i första hand dessa legalitetsskäl är Transportstyrelsens sammantagna bedömning därför att Sverige inte bör

införa en undantagsmöjlighet i körkortslagen (1998:488). Dessutom är många andra faktorer förknippade med undantagsmöjligheten som urholkar förutsättningarna för att en sådan åtgärd skulle bli effektiv.

I mars 2022 anförde infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2021/22:1264 att Transporstyrelsens utredning har remitterats med sista svarsdag den 23 mars 2022. När remissynpunkterna har kommit in fortsätter beredningen av frågan inom Regeringskansliet. Parallellt med detta pågår ett samråd inför revideringen av körkortsdirektivet. Även där kan frågan enligt ministern bli aktuell.

Behörighet motorcykel

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner avses med motorcykel ett motorfordon vars nettoeffekt, konstruktiva hastighet eller motorstorlek överstiger villkoren för moped och som har två hjul eller tre symmetriskt placerade hjul och en vikt i körklart skick av högst 1 000 kilo eller fyra hjul och en vikt i körklart skick av högst 450 kilo eller högst 600 kilo om fordonet är inrättat för godsbefordran, samt en nettoeffekt som inte överstiger 15 kilowatt (kW).

I Sverige finns det olika klasser av motorcyklar som kräver olika typer av körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter, där skillnaden ligger i hur stor motorcykel man får köra: A1 för lätt motorcykel, A2 för mellanstor motorcykel och A för tung motorcykel.

- A1: Körkortsålder 16 år. Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig lätt motorcykel (med en slagvolym av högst 125 kvadratcentimeter och en effekt av högst 11 kW samt ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW per kilo) och trehjulig motorcykel (max 15 kW). Behörighet A1 ger även rätt att köra moped klass I och klass II, traktor A (gjord för en hastighet på högst 40 kilometer per timme), motorredskap klass II (gjort för en hastighet på högst 30 kilometer per timme) och terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).
- A2: Körkortsålder 18 år. Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig mellanstor motorcykel (max 35 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte är över 0,2 kW per kilo; om det är en motorcykel som är strypt till 35 kW eller lägre får den ursprungliga nettoeffekten inte vara högre än 70 kW) och en trehjulig motorcykel (max 15 kW). Behörighet A2 ger även rätt att köra moped klass I och II, traktor A och motorredskap klass II.
- A: Körkortsålder 24 år (20 år vid två års innehav av A2 och 21 år för trehjulig motorcykel över 15 kW). Denna behörighet ger rätt att köra tvåhjulig tung motorcykel (oavsett slagvolym och effekt) och trehjulig tung motorcykel (över 15 kW). Behörighet A ger även rätt att köra moped klass I och II, traktor A, motorredskap klass II och terränghjuling och snöskoter (om man tog körkortet före den 1 januari 2000).

- B1 är en särskild behörighet för fyrhjuliga motorcyklar som i Sverige ingår i behörighet B.

I EU:s andra körkortsdirektiv (artikel 5.3 b) gavs möjlighet för en medlemsstat att tillåta innehavare av körkort kategori B att framföra lätt motorcykel inom eget territorium. Möjlighet saknades att begränsa giltigheten till en viss typ av lätt motorcykel. Vid införlivandet av det andra körkortsdirektivet i svensk lag bedömde regeringen att trafiksäkerhetsskäl talade mot att generellt utsträcka behörighet B till att omfatta rätten att framföra lätta motorcyklar, för vilka det krävs en helt annorlunda körteknik (se prop. 1995/96:118 s. 16). Regeringen ansåg att detta förarbetsuttalande hade samma giltighet när det gällde att införliva motsvarande bestämmelse i det tredje körkortsdirektivet i körkortslagen. I sammanhanget påpekade regeringen att alla körkort medför rätt att köra moped klass I (prop. 2011/12:25).

Typ av släpfordon som får kopplas till personbilar

Det tredje körkortsdirektivet innebar ett par förändringar i förhållande till det andra körkortsdirektivet när det gäller vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil eller lätt lastbil. Dels togs kravet på att släpfordonets vikt inte överstiger dragfordonets tjänstevikt bort, dels höjdes fordonskombinationens maximala totalvikt till 4,25 ton med förutsättningen att om fordonskombinationens totala vikt överstiger 3,5 ton får ett släpfordon med en högre vikt än 750 kilo endast framföras efter antingen avslutad utbildning, godkänt körprov eller en kombination av båda (se artikel 4.4 b andra stycket i direktivet). Detta ledde till följande förändringar i svensk rätt (2 kap. 5 och 7 a §§ körkortslagen): Det släpfordon som får kopplas till en personbil eller en lastbil som omfattas av behörighet B får ha en totalvikt som antingen inte överstiger 750 kilo eller överstiger 750 kilo utan att fordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 ton. Det tidigare kravet att släpet inte väger mer än dragfordonet togs därmed bort. Dock får den som har körkort med behörighet B och har godkänts i ett särskilt körprov framföra en fordonskombination vars totalvikt överstiger 3,5 men inte 4,25 ton. Detta innebar en ny bestämmelse. Efter ett körprov kan alltså körkortsinnehavaren ges en utökad B-behörighet. Den som redan har körkort med behörighet B behöver inte körkortstillstånd för att få genomföra det särskilda körprovet eller för att få övningsköra med en sådan fordonskombination som kräver utökad behörighet B. Den som inte har körkort med B-behörighet ska också kunna ansöka direkt om en utökad B-behörighet. Samtidigt ändrades reglerna för behörigheten BE. Den sammanlagda totalvikten för de släpfordon som får framföras med stöd av behörighet BE får inte överstiga 3,5 ton.

Elcyklar, elsparkcyklar och mopeder

Enligt lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner definieras cykel som ett fordon som är avsett att drivas med en tramp- eller vevanordning och inte är

ett lekfordon. En cykel är också – på vissa villkor – ett eldrivet fordon med eller utan tramp- eller vevanordning. Om en cykel med elassistans avviker från kraven kommer fordonet enligt Transportstyrelsen inte längre att anses vara en cykel utan kommer troligen att anses vara en moped med andra krav och förutsättningar för att få brukas i trafik. Elskotrar eller elsparkcyklar och andra liknande fordon kan definieras som cyklar om de uppfyller vissa krav enligt lagen om vägtrafikdefinitioner. Några av kraven är att motorerna får ha en högsta effekt på 250 watt och att fordonen är konstruerade för en högsta hastighet av 20 kilometer per timme.

En moped är ett motorfordon på två, tre eller fyra hjul som delas in i två klasser, moped klass I och moped klass II. En moped klass I är konstruerad för en hastighet av högst 45 kilometer per timme, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 kilometer per timme. Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor mopeden är utrustad med. Definitionen av moped klass II beror på hur fort den går att köra och vilken effekt dess motor har. För att köra moped klass I krävs det ett AM-körkort och för moped klass II behövs ett förarbevis för moped klass II.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om vissa behörighetsfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att trafiksäkerhetspolitiska avvägningar är grunden för att innehavare av B-körkort inte får behörighet att framföra lätt motorcykel. Utskottet bedömde vidare att nuvarande bestämmelser om vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil är väl avvägda. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet har vid flera tillfällen slagit fast att trafiksäkerhetspolitiska avvägningar är skälet till att möjligheten för innehavare av B-körkort att framföra lätt motorcykel inte har införlivats i svensk rätt. Vid införlivandet av EU:s andra körkortsdirektiv såg utskottet inga skäl att ifrågasätta de skäl som regeringen anförde i fråga om att inte utsträcka behörighet B till att omfatta möjligheten att även köra lätt motorcykel. Utskottets ställningstagande i denna fråga har inte förändrats.

När det gäller motionsförslagen om ändrade viktbestämmelser för B-körkort kan utskottet konstatera att regeringen har gett Transportstyrelsen i uppdrag att utreda förutsättningarna för och lämpligheten av att införa en möjlighet att med B-körkort framföra fordon som är tyngre än vad man normalt får köra med den behörigheten. Utskottet noterar att Transportstyrelsen menar att Sverige inte bör införa en sådan undantagsmöjlighet och konstaterar att Transportstyrelsens rapport bereds inom Regeringskansliet.

Vidare kan det i sammanhanget även konstateras att EU-kommissionen har initierat en översyn av körkortsdirektivet.

Med anledning av motionen om krav på förarbevis och en åldersgräns på 15 år för att få framföra vissa motordrivna fordon vill utskottet hänvisa till att nuvarande reglering bedöms vara ändamålsenlig. När det slutligen gäller motionsförslaget om vilken typ av släpfordon som får kopplas till personbilar bedömer utskottet att nuvarande bestämmelser är väl avvägda. Utskottet avser därför inte att vidta någon åtgärd.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:68 (SD), 2021/22:342 (SD) yrkande 3, 2021/22:366 (SD), 2021/22:1016 (S), 2021/22:2414 (M), 2021/22:3059 (M), 2021/22:3518 (C) yrkande 5, 2021/22:3556 (M) och 2021/22:3679 (C) yrkande 52.

Däckfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om däckfrågor. Utskottet betonar vikten av en effektiv användning av vinterdäck och framhåller att nuvarande regelverk redan innehåller en viss grad av flexibilitet som tar hänsyn till de väderförhållanden som kan råda i olika delar av landet. Utskottet är inte heller berett att vidta några åtgärder när det gäller reglering av ålderskrav på däck.

Jämför reservation 41 (M, SD, L).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:3757 yrkande 27 menar Maria Stockhaus m.fl. (M) att regeringen bör se över en större flexibilitet i dubbdäcksförbudet. Motionärerna menar att det behövs ytterligare möjlighet till flexibilitet med tanke på lokala väderförhållanden.

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 58 efterfrågar Thomas Morell m.fl. (SD) en översyn av regelverket för sommar- och vinterdäck. Motionärerna pekar bl.a. på att det kan vara många fordonsägare som vill byta under en mycket kort tid, varför en mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, bör komma till stånd.

I kommittémotion 2021/22:3394 yrkande 60 framför Helena Gellerman m.fl. (L) att regeringen bör uppmanas att göra en översyn av regelverket för användning av dubgade vinterdäck med syftet att åstadkomma en regional differentiering. Motionärerna uppmärksammar den begränsade tiden man har på sig att byta däck och att behovet av att byta till och från dubbdäck varierar med klimatet över landet.

I motion 2021/22:534 anför Edward Riedl (M) att regeringen bör ges i uppdrag att återkomma till riksdagen med förslag på förändrad lagstiftning som tillåter vinterdäck under en längre säsong än i dag. Motionären betonar

att väderförhållandena under vår och höst kan skilja sig mycket mellan olika delar av landet, varför regeringen bör se över möjligheten att anpassa lagen till de faktiska förhållandena i Sverige.

I motion 2021/22:1946 framför Lotta Olsson (M) att klara kriterier för vad som är ett vinterdäck bör tas fram. Motionären menar att det är oklart vad som menas med ett vinterdäck.

I motion 2021/22:3557 menar Lars Beckman (M) att man bör överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte. Motionären betonar att Sverige är ett land med olika klimatzoner och att det blir ett mycket stort tryck på däckverkstäderna när många bilister ska byta däck på ett par veckor.

I motion 2021/22:3606 menar Lars Beckman (M) att en rapportering av däck vid trafikolyckor bör övervägas. Motionären betonar vikten av ett gott beslutsunderlag, varför regeringen i exempelvis regleringsbrevet till Polismyndigheten bör verka för att få bättre och mer utförlig statistik om olika däcktyper vid allvarliga trafikolyckor.

I motion 2021/22:3607 anför Lars Beckman (M) att det bör göras en översyn av dubbdäcksförbudet. Motionären betonar att undersökningar visar att dubbdäck är säkrare än dubbfria vinterdäck och konstaterar att dubbdäcksförbudet är ett hot mot den svenska traditionen att värna en hög trafiksäkerhet.

I motion 2021/22:28 anför Angelica Lundberg (SD) att det bör införas ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid (yrkande 1). Motionären uppmärksammar att det är tillåtet att köra med odubbade friktionsdäck året om, vilket innebär stora risker. Vidare föreslår hon att en åldersbegränsning på däck ska utredas (yrkande 2). Motionären konstaterar att det inte finns några regleringar av hur gammalt ett däck får vara, vilket påverkar säkerheten på vägarna.

I motion 2021/22:147 betonar Eric Palmqvist (SD) att däck är en färskvara (yrkande 1). Motionären menar att regeringen bör låta utreda om en åldersbegränsning, eller annan åtgärd för att förhindra brukandet av alltför gamla däck med tvivelaktiga trafiksäkerhetsegenskaper, ska införas samt hur ett sådant regelverk ska utformas. Vidare tar motionären upp frågor om kontroll av efterlevnad och påföljd (yrkande 2). Han menar att det är möjligt att ålägga dagens kontrollorgan att även kontrollera att däcken inte är för gamla och att en rimlig påföljd vid färd med för gamla däck skulle kunna vara böter i samma nivå som vid färd med däck med för litet mönsterdjup eller däck av fel sort för fordonet.

I motion 2021/22:218 tar Julia Kronlid (SD) upp frågan om att utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Motionären påminner om att detta var tillåtet före 2009 och att perioden från den 15 till den 30 april är en mycket ostadig period när det gäller väglag i Sverige.

Bakgrund

Datumregler för dubb- och vinterdäck

Reglerna om dubb- och vinterdäck finns i 4 kap. 18 a § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2009:19) om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar. Av bestämmelserna framgår att ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Det finns dock ett antal undantag.

Dubbdäck är tillåtna att använda under perioden den 1 oktober–15 april. Vinterdäck, inklusive dubbdäck, får även användas utanför ovan angivna tidsperioder om det råder vinterväglag eller sådant kan befaras. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Polisen avgör om det råder vinterväglag på platsen. Om det är eller befaras bli vinterväglag får man använda dubbdäck även annan tid än under perioden den 1 oktober–15 april.

På uppdrag av dåvarande Vägverket följde VTI upp vilken effekt den förändrade användningen av däck hade på trafikolyckor två år efter att bestämmelserna ändrades. Antalet döda i trafiken hade då minskat med 7 till 9 personer och antalet svårt skadade personer hade minskat med ca 50 till 60 per vinter som en följd av lagen. Enligt VTI har inte de förändrade vinterdäcksbestämmelserna lett till någon förändring i norra Sverige eftersom i stort sett alla redan använde vinterdäck och nästan samtliga var dubbade. I övriga landet har enligt VTI de flesta bytt till dubbade vinterdäck, utom i Skåne där man främst har bytt till dubbfria vinterdäck.

Infrastrukturministern framförde i mars 2019 i ett svar på en skriftlig fråga (fr. 2018/19:334) att det är av största vikt att rätt däck används vid vinterväglag. De senaste åren visar att det kan ske snabba omslag i väderleken. Ministern påminde om att dubbdäck redan i dag får användas när vinterväglag befaras. Han bedömde att nuvarande regler därför innehåller en flexibilitet som tar hänsyn till olika väderförhållanden. Ministern betonade att han inte är främmande för att se över dagens datumregler om det visar sig att det finns ett sådant behov. Ministern fortsätter att följa frågan noga även framöver, och anförde att det fortsatta arbetet med nollvisionen är högt prioriterat av regeringen.

Vinterdäck

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. De har en mjukare gummiblandning och ett annat mönster som ger bättre grepp vid snö och is på vägen. Det finns olika typer av vinterdäck: dubbade vinterdäck, dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden och dubbfria vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden.

Vinterdäck som används på bilar och på släpvagnar till bilar med en totalvikt av högst 3 500 kilo ska enligt Transportstyrelsen vara märkta med

symbolen alptopp/snöflinga eller vara dubbade. Transportstyrelsen har reviderat de tekniska krav (TSFS 2019:44) som gäller för att ett däck ska anses vara ett vinterdäck. Av kraven framgår att däck som är märkta med M och S (mud and snow) och som är särskilt framtagna för vinterkörning ska anses som vinterdäck på bilar fram t.o.m. den 30 november 2024. På släpvagnar med en totalvikt av högst 3 500 kilo anses däck med ovanstående märkning som vinterdäck om de är särskilt framtagna för vinterkörning fram t.o.m. den 30 november 2029. Vid vinterväglag ska däcken på en personbil ha ett mönsterdjup på minst 3 millimeter. Transportstyrelsen betonar att det är viktigt att ha ett bra mönsterdjup och dubbutstick på däcken.

Vinterdäck som används på bilar och på släpvagnar till bilar med en totalvikt över 3 500 kilo ska vara märkta med symbolen alptopp/snöflinga eller vara märkta med POR (professional off road) eller vara dubbade. Samtliga däck på bilar med en totalvikt över 3 500 kilo ska ha ett mönsterdjup på minst 5 millimeter när det är vinterväglag.

Trafikverket och Däckbranschens informationsråd har undersökt hur många som kör på vinterdäck i Sverige sommartid (2021:10). De uppskattar att andelen vinterdäck i Sverige i augusti 2020 var 6,8 procent. VTI har utfört tester för att jämföra väggreppet mellan sommar- och vinterdäck vid sommarväglag. Testerna visade att bromssträcken för nya dubbfria vinterdäck av nordisk typ är mellan 15 och 20 procent längre på torr och våt asfalt jämfört med nya somnardäck av motsvarande kvalitet.

Däckbranschens informationsråd upplyser om att vinterdäck har mönster och en gummiblandning som är anpassade för att fungera när det är kallt och vinterväglag och inte är anpassade för varma sommarvägar. På sommaren ger dubbfria vinterdäck enligt informationsrådet sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver.

Typen av vinterdäck har betydelse för människors hälsa och livsmiljö eftersom dubbdäck orsakar mer buller och vägslitage. Slitagepartiklar från dubbdäck bidrar även till att förorena mark i direkt anslutning till vägar och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Lokala trafikföreskrifter om förbud mot trafik med fordon som meddelas av en kommun för en viss väg, viss vägsträcka eller samtliga vägar inom ett visst område får avse fordon med dubbdäck (10 kap. 2 § trafikförordningen). Regeringen har i budgetpropositionen för 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22) redovisat att i syfte att minska halterna av större partiklar, s.k. PM10, vidtogs det under 2018 ett antal åtgärder runt om i landet, t.ex. lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, vilket enligt regeringen har haft effekt.

Ålderskrav för däck

Det finns inget ålderskrav för däck. Vid de undersökningar som har gjorts har man enligt Transportstyrelsen inte kunnat se någon tydlig försämring av gamla vinterdäcks friktionsegenskaper. Transportstyrelsen upplyser om att däck bör förvaras svalt, torrt och mörkt. The Scandinavian Tire and Rim Organization

(STRO) uppger att en korrekt lagring har positiv inverkan på däckets åldring, medan en felaktig lagring minskar däckets livslängd. Däckbranschens informationsråd uppger att det är när däckets används som den huvudsakliga åldringen sker.

Rapportering av däcktyp vid trafikolyckor

Enligt lagen (2021:319) om Transportstyrelsens olycksdatabas ska Polismyndigheten lämna uppgifter till databasen om bl.a. vägtrafikolyckor som myndigheten har fått kännedom om och som medfört personskada eller dödsfall. Vårdgivare som ger akutsjukvård ska lämna uppgifter om samtliga personer som söker vård eller har avlidit till följd av en olycka i trafikmiljö.

År 2013 tog Transportstyrelsen fram en handledning för polisens arbete med att rapportera vägtrafikolyckor. Syftet med de insamlade uppgifterna om vägtrafikolyckor med personskada är att skapa underlag som stöder trafiksäkerhetsarbetet på nationell, regional och lokal nivå och som gör det lättare att vidta trafiksäkerhetsåtgärder. Uppgifterna utgör även en grund för information om trafiksäkerhetsläget och kan sammanställas till officiell nationell och internationell statistik. Av handledningen framgår bl.a. att en beskrivning ska göras av hur olyckan har gått till, och som exempel nämns om det var halt väglag och dåligt mönsterdjup på däck. Enligt uppgift från Transportstyrelsen är det inte obligatoriskt för polisen att uppge typ av däck vid en olycka, men polisen kan i fritext ange om det exempelvis har saknats dubbdäck på ett fordon eller om fordonets däck är uppenbart slitna.

Forskningen tyder på en oklar relation mellan typ av vinterdäck och olycksfallseffekt.

Pågående arbete

I februari 2022 gav regeringen Transportstyrelsen och VTI i uppdrag att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av förändrade krav på vinterdäck eller däckutrustning för att minska framkomlighets- och säkerhetsproblem i vägtrafiken när det råder vinterväglag. Om behov finns ska Transportstyrelsen föreslå regeländringar. Transportstyrelsen och VTI ska inhämta synpunkter från Trafikverket och bör därutöver inhämta synpunkter från övriga relevanta aktörer. Uppdraget ska redovisas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 31 mars 2023.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om däckfrågor behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet underströk det centrala i att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet konstaterade vidare att nuvarande regelverk

redan innehåller en viss grad av flexibilitet som tar hänsyn till de olika väderförhållanden som kan råda i olika delar av landet.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis även i år understryka att det är centralt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. När det gäller frågan om under vilken period vinterdäck ska användas vill utskottet liksom tidigare understryka att nuvarande regelverk redan tillåter användning av vinterdäck, inklusive dubbdäck, utanför den reglerade perioden om vinterväglag råder eller sådant kan befaras. Utskottet bedömer därmed att regelverket redan innehåller en viss grad av flexibilitet som tar hänsyn till de olika väderförhållanden som kan råda i olika delar av landet.

Med anledning av motionsförslagen vill utskottet vidare understryka vikten av att rätt däck används och hänvisar bl.a. till det regelverk som ansvarig myndighet har tagit fram. Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att Transportstyrelsen och VTI nyligen fick i uppdrag av regeringen att analysera dagens krav på vinterdäck för tunga fordon och utreda behovet av förändrade krav. När det gäller motionsförslaget om rapportering av däcktyp vid trafikolyckor vill utskottet hänvisa till att detta är en fråga som hanteras av behöriga myndigheter.

När det gäller motionerna om ålderskrav på däck är utskottet för närvarande inte berett att vidta några åtgärder när det gäller frågan om huruvida sådana krav behöver regleras.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:28 (SD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:147 (SD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:218 (SD), 2021/22:534 (M), 2021/22:1946 (M), 2021/22:2968 (SD) yrkande 58, 2021/22:3394 (L) yrkande 60, 2021/22:3557 (M), 2021/22:3606 (M), 2021/22:3607 (M) och 2021/22:3757 (M) yrkande 27.

Belysning på fordon

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om belysning på fordon. Utskottet konstaterar att frågan om baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen. Utskottet menar att nuvarande reglering är ändamålsenlig.

Jämför reservation 42 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 55 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att nationella bestämmelser om att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd bör återinföras. Motionärerna uppmärksammar att sedan

Sverige gick med i EU ska också s.k. helbilsgodkända fordon godkännas, vilket innebär att många bilar kör med en belysning under dagsljus där de bakre ljusen inte är tända.

I motion 2021/22:38 uppmärksammar Aron Emilsson (SD) fordonsindustrins och bilhandlarnas ansvar och behovet av särskilda insatser när det gäller baklyktor (yrkande 1). Motionären konstaterar att det är lagstadgat att ha varselljus på bilen dygnet runt men att man med nuvarande bestämmelser kan köra med släckta baklyktor när det är ljust, varför fordonsindustrin och bilhandlarna bör åläggas ett större ansvar för att upplysa om de tekniska förutsättningarna. Vidare tar motionären upp behovet av riktade upplysningskampanjer lokalt, regionalt och nationellt (yrkande 2). Enligt motionären bör regeringen åläggas att se över möjligheterna till dels en nationell upplysningskampanj, dels lokalt och regionalt riktade upplysningskampanjer om att tända bakljusen.

Bakgrund

Lyktor och strålkastare får enligt 67 § trafikförordningen (1998:1276) inte användas på sådant sätt att andra förare kan bländas. Enligt 68 § ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända vid färd på väg med ett fordon. Används föreskrivna varsellyktor på en bil under dagsljus behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Vid färd på väg med ett motordrivet fordon som har utrustats med strålkastare för färd ska dessa vara tända även om de inte är föreskrivna för fordonet. Vid färd på väg med motordrivna fordon ska enligt 69 § halvljus användas, om inte annat följer av andra paragrafer i trafikförordningen. Vid färd på väg får enligt 71 § i stället för halvljus användas annat ljus som är tillräckligt för att uppmärksamma andra trafikanter på fordonet. Detta gäller dock inte vid färd under mörker, i gryning eller skymning eller när väderleksförhållandena eller andra omständigheter gör att halvljuset behöver vara tänt.

EU:s regelverk (kommissionens direktiv 2008/89/EG) innebär att alla nya bilar och små skåpbilar i EU sedan 2011 ska vara utrustade med belysning som är tänd på dagen. Samma regel gäller för lastbilar och bussar sedan augusti 2012. Fordon som har tillverkats tidigare behöver inte utrustas i efterhand.

Information om belysning lämnas på exempelvis Transportstyrelsens webbplats. Transportstyrelsen betonar att det är viktigt för samspelet i trafiken att fordon har rätt belysning. Det är viktigt både att föraren ser och att fordonet syns i trafiken. Fordon får bara visa vitt eller gult ljus framåt. I dagsljus ska man använda halvljus, men man får även använda annat ljus. Halvljus och annat ljus får inte användas samtidigt. Med annat ljus menas ljus från varsellykta, dimljusstrålkastare eller spänningsreducerad halvljusstrålkastare. Fordon ska visa rött ljus bakåt. Vitt ljus bakåt får bara användas vid backning eller vid arbete som kräver sådan belysning.

Vid färd på väg med ett fordon ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända. Om föreskrivna varsellyktor används på

en bil under dagsljus, behöver inte lyktor baktill eller på sidan vara tända. Det innebär att det finns bilar där bakljuset inte tänds samtidigt med varsellyktor. Detta är tillåtet att köra med under dagtid. Men om man kör en sådan bil måste man enligt Transportstyrelsen försäkra sig om att halvljuset och lyktor baktill och på sidan tänds under mörker, gryning, skymning och när vädret är dåligt (t.ex. i regn, dimma eller snöfall). I sådana fall kan belysningen behöva tändas manuellt.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om belysning på fordon behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, bl.a. med hänvisning till att nuvarande reglering av bilars belysning är ändamålsenlig. Riksdagen biföll utskottets förslag.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att frågan om bl.a. baklyktor regleras i ett EU-direktiv och i den svenska trafikförordningen. Vidare lämnas information om belysning på Transportstyrelsens webbplats. Utskottet menar att nuvarande reglering är ändamålsenlig och har inget att invända mot nuvarande hantering av frågan.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:38 (SD) yrkandena 1 och 2 samt 2021/22:2968 (SD) yrkande 55.

Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om användningen av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer. Utskottet ser positivt på olika aktörers arbete med dessa frågor och betonar att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet lyfter också fram vikten av att fortsätta arbetet med att öka trafikanternas medvetenhet om reflexer och reflexvästar.

Jämför reservation 43 (SD).

Motionerna

I kommittémotion 2021/22:2968 yrkande 78 anför Thomas Morell m.fl. (SD) att lagen bör skärpas när det gäller bältesanvändning. Motionärerna betonar att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och menar att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte bör utredas.

I motion 2021/22:1403 menar Emilia Töyrä m.fl. (S) att lagstadgad reflexanvändning bör övervägas. Motionärerna betonar att reflexer minskar risken för olyckor och hänvisar till att fotgängare i Finland i mörker ska använda en ändamålsenlig reflex.

I motion 2021/22:2157 uppmärksammar Yasmine Bladelius (S) behovet av att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn. Motionären konstaterar att studier visar att små barn mellan noll och fyra år färdas säkrast i bakåtvänd bilbarnstol i bilen.

I motion 2021/22:1732 efterfrågar Cecilie Tenfjord Toftby (M) en översyn av möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar. Motionären konstaterar att det sedan länge är obligatoriskt att medföra en varningstriangel men att det i t.ex. Norge är obligatoriskt att även medföra en reflexväst i alla fordon.

I motion 2021/22:34 anför Angelica Lundberg (SD) att möjligheten till en lagstiftning om bakåtvänt bilåkande för små barn bör undersökas (yrkande 1). Motionären menar att det säkraste sättet för små barn att färdas i bil är att åka i bakåtvänd bilbarnstol, och en lagstiftning om detta skulle inte bara hjälpa föräldrar att göra rätt val utan också sätta press på tillverkarna att utveckla bakåtvända stolar för större barn. Vidare tar motionären upp frågan om otillåten användning och försäljning av uttjänta bilbarnstolar (yrkande 2). Hon påminner om att åldern på bilstolen har betydelse för säkerheten, varför det bör vara otillåtet att använda eller sälja uttjänta bilstolar.

Bakgrund

Gällande rätt

I 4 kap. 10 § trafikförordningen (1998:1276) anges att alla som åker personbil, lastbil, tre- eller fyrhjulig motorcykel med karosseri eller tre- eller fyrhjulig moped med karosseri ska sitta på en plats med bilbälte om det finns en sådan plats och använda bältet. Barn som är kortare än 135 centimeter ska använda bilbarnstol, bälteskudde eller någon annan särskild skyddsanordning för barn i stället för eller tillsammans med bilbältet. Ett barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 centimeter får inte färdas i ett fordon där det inte finns möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet i stället använda bilbältet när det är möjligt och får då inte färdas i framsätet i en personbil eller i en lätt lastbil. Ett barn som är yngre än tre år får inte färdas i ett fordon där det inte har möjlighet att använda en särskild skyddsanordning för barn, annat än vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor. I sådant fall får barnet dock inte färdas i framsätet. Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte om en sådan plats är tillgänglig och ska använda bältet. För att bältet ska hamna på rätt plats på kroppen på små barn är det lämpligt att använda en bälteskudde.

I samråd med Polismyndigheten väljer riksåklagaren ut de brott för vilka ordningsbot ska bestämmas. Brott mot 4 kap. 10 § trafikförordningen är ett

sådant brott. Böter utfärdas med stöd av ett bemyndigande i 48 kap. 14 § rättegångsbalken. Bötesbeloppet är 1 500 kronor om reglerna om bilbälte överträds. För underlåtenhet av förare att se till att passagerare under 15 år använt bilbälte eller särskild skyddsanordning är bötesbeloppet 2 500 kronor.

Bältesanvändning

Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för 2020 är andelen personer som använder bälte i framsäten 97,9 procent, vilket kan jämföras med målnivån om 99 procent bältesanvändning till 2020. Under 2020 minskade bältesanvändningen bland personbilsförarna från 98,7 procent 2019 till 97,6 procent. För passagerare är utfallet mer oförändrat, från 97,6 till 97,9 procent. Bland taxiförare har användningen minskat med drygt 2 procentenheter till 95,5 procent. Bältesanvändningen för vuxna i baksätet ligger ungefär 10 procentenheter under användningen bland passagerare i framsätet. Bland barn som sitter i baksätet är användningen klart högre än för vuxna. Under 2020 var 96,8 procent av barnen i baksätet bältade, vilket är den högsta noteringen sedan mätningarna startade. Mätningar som Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har genomfört i tätorter i landets samtliga kommuner visar på en något lägre bältesanvändning. Bältesanvändningen bland personbilsförare och passagerare i tätort uppmättes till 95,9 respektive 96 procent under 2020.

I Trafikverkets analys konstateras att trots den relativt stora andelen som använder bälte har det under lång tid varit ungefär en tredjedel obältade bland de personbilsförare som omkommer, vilket motsvarar ca 20–30 personer årligen. Under 2019–2020 minskade antalet omkomna personbilsförare. Trafikverkets djupstudier visar att 32 procent av de omkomna personbilsförarna var obältade 2020. Andelen trafikarbete med personbilar som har bältespåminnare fortsätter att öka. Den andel av trafikarbetet som utförs med bilar med bältespåminnare uppskattades till 95 procent 2020.

Bilbarnstolar

År 2017 presenterade Transportstyrelsen rekommendationer för barn i bil. Styrelsen redovisar att en bakåtvänd stol tar emot de våldsamma krafterna bättre och skyddar barnets känsliga huvud och hals. Små barn som åker i framåtvända barnstolar löper fem gånger högre risk att dödas eller skadas svårt än barn i bakåtvända bilbarnstolar. Transportstyrelsen understryker därför att man inte ska vända barnet för tidigt utan rekommenderar att barn sitter bakåtvända så länge som möjligt, normalt tills de är ungefär fyra år.

Utöver Transportstyrelsens rekommendationer finns det även information och råd på Trafikverkets webbplats och på 1177.se om vad man kan göra för att trygga att barn reser så säkert som möjligt i bil.

När det gäller frågan om begagnade bilbarnstolar upplyser NTF om att det finns risker med att köpa en begagnad bilbarnstol. Den som köper en sådan måste enligt NTF vara säker på att den inte har varit inblandad i någon olycka.

Materialet åldras också och får efter hand sämre krockegenskaper. NTF informerar vidare om att en bilbarnstol kan sägas ha en ungefärlig livslängd på tio år.

Reflexer och reflexvästar

Under några år i början av 1990-talet fanns det krav på att reflexselar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav togs dock bort, men det finns flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på väg. Dåvarande Vägverket utredde 2005 om krav på reflexer skulle kunna föras in i trafikförordningen och då i form av ett krav på att fotgängare ska använda reflexer när de befinner sig på körbanan eller i vägrenen i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. Vägverket kom fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar men framhöll samtidigt att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt.

Ett krav på reflexvästar kan inte införas ensidigt av Sverige. Det skulle först fordras att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. Enligt FN:s regelverk finns det krav på varningstrianglar men inte på reflexvästar. Krav på reflexvästar har inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) har konstaterat att det strider mot intentionerna i FN:s vägtrafikkonventioner att införa nationella krav på att medföra reflexvästar.

Under vinterhalvåret ökar påkörningsolyckorna för gående och cyklister, och många av dessa inträffar enligt Transportstyrelsen i mörker. Enligt Transportstyrelsen inträffar 40 procent av påkörningsolyckorna med skadade fotgängare under perioden november–februari. Kvinnor drabbas i högre utsträckning än män (57 procent kvinnor jämfört med 43 procent män 2019) och var femte är äldre än 65 år. Flertalet olyckor sker i stadstrafik. Det inträffar nästan dubbelt så många olyckor med skadade fotgängare i närheten av eller på ett övergångsställe under november–februari (41 procent) som resten av året (27 procent).

Transportstyrelsen uppmanar fotgängare att bära reflexväst, reflex eller en tänd lampa när det är mörkt. Reflexer syns bäst i rörelse, antingen genom att man har dem hängande eller långt ned på ben och armar för att vara synliga från olika håll, och det påminns om att reflexer inte håller hur länge som helst.

I rapporten *Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0* (Trafikverket 2017:102) konstateras att det viktigaste för att öka säkerheten för gående är att förebygga olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. Ett av de prioriterade insatsområdena för ökad säkerhet för gående är säkrare beteenden och användning av skydd och reflexer. Inriktningen har tagits fram i samverkan mellan ett femtontal aktörer

och är en del av det gemensamma arbetet Tillsammans för Nollvisionen. I rapporten konstateras att gångtrafiken är en mycket viktig del i ett hållbart transportsystem, och att gång är en fysisk aktivitet som ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. Det betonas att gångtrafiken måste vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om ändrade regler för användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet såg mycket positivt på det arbete med bältesanvändning som redan görs. Utskottet underströk att säkerhet för barn i bil är en prioriterad fråga och lyfte fram vikten av ett fortsatt arbete med att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av reflexer och reflexvästar.

Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis betona vikten av att använda bilbälten, bilbarnstolar och reflexer. Utskottet konstaterar att fordonsförare fortfarande behöver påminnas om varför bälte är viktigt för säkerheten. Utskottet menar att de mätningar och informationsåtgärder som bedrivs när det gäller bältesanvändning är viktiga även i fortsättningen och ser mycket positivt på det arbete med bältesanvändning som görs av olika aktörer.

I fråga om olika säkerhetsanordningar för barn i bil och buss understryker utskottet att barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp vars perspektiv måste vara ständigt närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet betonar att det inte råder någon tvekan om att säkerheten för barn i bil är en prioriterad fråga för utskottet, men med hänvisning till bl.a. det regelverk som redan finns finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen.

När det gäller frågan om reflexer och reflexvästar vill utskottet liksom tidigare betona att det är viktigt att vidta olika åtgärder som kan öka trafiksäkerheten på väg i enlighet med nollvisionens anda. Utskottet konstaterar att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige men att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning. Utskottet betonar att även om en ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte skulle vara förenlig med den gällande vägtrafikkonventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar. Utskottet vill lyfta fram vikten av ett fortsatt arbete med att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av reflexer och att det finns en reflexväst tillgänglig i varje fordon.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:34 (SD) yrkandena 1 och 2, 2021/22:1403 (S), 2021/22:1732 (M), 2021/22:2157 (S) och 2021/22:2968 (SD) yrkande 78.

Tidsomställning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om säsongsbaserad tidsomställning. Utskottet konstaterar att regeringen ännu inte har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltids. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

Motionerna

I motion 2021/22:125 anför Ann-Sofie Lifvenhage (M) att standardtid snarast bör införas i Sverige. Motionären pekar på att forskningen visar att ryckigheten i ändrad dygnsrytm påverkar människor negativt samtidigt som arbetsplatser med nattarbete får problem vid tidsomställningen.

I motion 2021/22:2518 föreslår Hans Rothenberg (M) att Sverige och EU ska återgå till normaltids utan årliga tidsomställningar. Motionären menar att tidsändringen två gånger om året leder till bl.a. negativa medicinska effekter, fler trafikolyckor och fler arbetsplatsolyckor.

I motion 2021/22:3105 lämnar Cecilia Widegren (M) förslag om att avskaffa vintertid och i stället införa ständig sommarts i Sverige. Motionären menar att det känns förlegat att laborera med dygnsrytmen och att det är negativt för bl.a. hälsan.

Bakgrund

Sverige har haft säsongsbaserad tidsomställning sedan 1980. Det innebär att normaltiden ökas med en timme under sommarhalvåret. EU-lagstiftningen om sommarts infördes 1980, i syfte att förena befintliga nationella rutiner och planer för sommarts för att säkerställa ett harmoniserat tillvägagångssätt för tidsomställningen inom den inre marknaden. EU:s sommarts har sedan 2001 reglerats genom direktiv 2000/84/EG, där det fastställs att alla medlemsstater är skyldiga att byta till sommarts den sista söndagen i mars och att byta tillbaka till sin normaltids den sista söndagen i oktober.

Det har i ett antal medborgarinitiativ, bl.a. i Finland, uppmärksammats att omställningen mellan sommar- och vintertids kan vara problematisk. Europaparlamentet uppmanade i februari 2018 kommissionen att göra en grundlig utvärdering av den nuvarande tidsregleringen och vid behov lägga fram ett förslag om en översyn av denna. I september 2018 föreslog kommissionen att den årliga tidsomställningen skulle avskaffas. Förslaget innebar att medlemsstaterna inte längre skulle få tillämpa säsongsbaserade ändringar av sin normaltids, men medlemsstaterna skulle även i fortsättningen ha frihet att ändra sin normaltids. Eftersom oförutsedda ändringar av normaltiden i enstaka medlemsstater skulle kunna påverka den inre

marknadens funktion skulle dock medlemsstaterna minst sex månader i förväg informera kommissionen om sin avsikt att ändra sin normaltids, så att störningar kan undvikas. Även om frågan om vilken normaltids ett EU-land har är en nationell kompetens diskuterar kommissionen denna fråga, bl.a. i förslaget konsekvensbeskrivning. Om tidsomställningen avskaffas är det upp till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normaltids landet ska ha.

Detta betyder att det är ett nationellt beslut om Sverige vid ett eventuellt avskaffande ska ha sommartids eller vintertids som normaltids. Med anledning av kommissionens förslag gav regeringen Statskontoret i uppdrag att kartlägga vilka effekter tidsomställningen har i Sverige. I november 2018 överlämnade Statskontoret sin rapport där det framgår att det finns både positiva och negativa effekter på folkhälsan av den nuvarande tidsomställningen. De negativa effekterna är koncentrerade till specifika riskgrupper, och de positiva effekterna är utspridda på breda grupper i befolkningen. Statskontorets sammantagna slutsats är att från en folkhälsosynpunkt är fördelarna sannolikt större än nackdelarna med den tidsomställning som görs två gånger per år. Statskontoret bedömer att sommartiden bidrar till mer utomhusaktiviteter och till mer fysisk rörelse. Det saknas dock i stort sett kunskap om hur tidsomställningen påverkar andra typer av fritidssysselsättningar. Vidare framkommer att effekterna för jordbruket är negligerbara. När det gäller energiförbrukning tyder undersökningar på att svenska hushåll gör av med 1 procent mindre el som en följd av sommartiden. Statskontoret framför samtidigt att det är okänt om andra kategorier också sparar el genom omställningen till sommartids. Det pekas vidare på att det är viktigt i internationell trafik att beakta hur tidtabellerna påverkas av olika länders beslut om normal- och sommartids. Det faktum att tidsomställningen har harmoniserats inom EU har minskat de problem som kan uppstå som en följd av olika tidspolities i olika länder. Statskontoret anför bl.a. att tidsomställningen sannolikt inte påverkar trafiksäkerheten i Sverige.

I mars 2019 presenterade Transportstyrelsen en rapport om sommar- och vintertidens betydelse för fotgängares trafiksäkerhet. I rapporten redovisas antalet påkörda fotgängare under fem år utifrån månad och tid på dygnet. Enligt myndigheten skulle sommartids året om kunna innebära uppskattningsvis tre till sex färre dödade fotgängare per år.

Rådet och Europaparlamentet beslutar gemensamt i fråga om kommissionens förslag om att avskaffa säsongsbaserade tidsomställningar. Ett beslut om medlemsstaternas inställning till kommissionens förslag från september 2018 var först planerat till december 2018 men sköts fram eftersom flera medlemsstater lyfte fram behovet av längre beredningstids. I mars 2019 beslutade Europaparlamentet, i enlighet med kommissionens förslag, att man i EU bör sluta med tidsomställningen, med ett ikraftträdande i mars 2021. Vid ett informellt transportministermöte i oktober 2018 framkom att det finns en bred samsyn mellan EU-länderna och kommissionen om att ett eventuellt avskaffande av tidsomställningar inte får ge upphov till ett lapptäcke av tidszoner i EU, något som skulle få negativa konsekvenser för medborgare och

företag inom EU. Vid rådsmötet i december 2019 presenterade det finländska ordförandeskapet ytterligare underlag med anledning av det föreslagna direktivet. Bland annat presenterade ordförandeskapet ett verktyg för att bedöma mängden dagsljus beroende på tre olika scenarier.

Av Regeringskansliets faktagromemoria 2018/19:FPM2 framgår att kommissionens förslag på området ska analyseras noga. Regeringen har ännu inte tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som skulle vara normalt (sommartid eller vintertid). Regeringen anför att det är viktigt att det finns en bred parlamentarisk uppslutning för en ståndpunkt om förslaget. Regeringen framhåller vidare att det är positivt att behålla en enhetlig ordning inom EU även efter att de säsongsbaserade tidsomställningarna eventuellt har avskaffats. Därtill anför regeringen att ett eventuellt ikraftträdande av direktivet bör anpassas så att det finns tid för att införliva direktivet i svensk rätt på ett ordnat sätt och för att medborgare, näringsliv och offentliga organisationer inte ska drabbas av onödiga problem och kostnader vid övergången till en ny ordning.

Pågående arbete

I sitt svar på fråga 2020/21:2344 konstaterade infrastrukturminister Tomas Eneroth i april 2021 att kommissionen lämnat ett förslag 2018 om att avskaffa de säsongsbaserade tidsomställningarna men att EU:s lagstiftande institutioner ännu inte hade fattat beslut i denna fråga och att inga ytterligare initiativ hade tagits sedan dess. Rådets ordförandeskap hade inte prioriterat frågan under pandemin men Sverige stod enligt ministern redo ifall så skulle ske.

I september 2021 framförde ministern i sitt svar på fråga 2020/21:3513 att för att en process kring borttagande av tidsomställningen ska kunna genomföras krävs först och främst att EU:s medlemsländer accepterar ett borttagande av tidsomställningen. Ministern konstaterade att varken nuvarande eller de föregående ordförandeländerna har initierat en sådan process i rådet. Vidare anförde ministern att om frågan skulle komma att aktualiseras är det viktigt att det finns en bred förankring och uppslutning i riksdagen innan Sverige tar ställning till att avskaffa tidsomställningarna och, om så blir aktuellt, vilken normalt tid som ska gälla framöver. För att inte Norden och resten av Europa ska bli ett lapptäcke av olika tidszoner är det enligt ministern nödvändigt med en ordentlig samordning mellan länderna, vilket i så fall kommer att ta tid. Ministern påminde om att Europa fortfarande är i en pandemi som kräver att rådet och medlemsstaterna främst fokuserar på frågor som för stunden anses vara mer prioriterade.

Tidigare riksdagsbehandling

Motionsyrkanden om tidsomställning behandlades senast i utskottets betänkande 2020/21:TU6 Trafiksäkerhet. Utskottet föreslog att riksdagen skulle avslå yrkandena, och riksdagen biföll utskottets förslag. Utskottet

konstaterade att regeringen ännu inte har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas och i så fall vilken tid som ska vara normaltids i Sverige. Utskottet betonade att det är viktigt att eventuella ändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen ännu inte har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normaltids. Utskottet vill liksom tidigare framhålla att om den EU-gemensamma regleringen av tidsomställningen skulle upphöra och medlemsländerna själva skulle få bestämma skulle det innebära att harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas, vilket utskottet menar skulle påverka den inre marknaden negativt. Utskottet bedömer att det är viktigt att eventuella förändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2021/22:125 (M), 2021/22:2518 (M) och 2021/22:3105 (M).

Reservationer

1. Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 23 och 24 samt avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 1,

2021/22:1310 av Jörgen Hellman (S) och

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 10.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag slå fast att vårt transportsystem måste vara likvärdigt i förhållande till kvinnors och mäns olika behov. Samtidigt kan jag konstatera att vägen till ett jämställt transportsystem inte är enkel. Transporter är grundläggande för vår vardag, och jämställda transporter handlar om att ge kvinnor och män lika förutsättningar till exempelvis pendling. I dag reser kvinnor och män på olika sätt – kollektivtrafiken nyttjas främst av kvinnor medan män väljer bilen i större utsträckning. Att ha ett jämställdhetsperspektiv redan på planeringsstadiet när det gäller ny transportinfrastruktur är av stor vikt om vi ska kunna nå målen om ett jämställt transportsystem. Jag menar att regeringen måste se till att Trafikverket och forskningsinstitut som arbetar med trafiksäkerhet, t.ex. VTI, ges nödvändiga resurser från staten för att främja jämställdhetsarbetet inom trafiksäkerheten.

Vidare är det viktigt att regeringen driver på Transportstyrelsen för att myndigheten inom ramen för Uneces arbete ska se till att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar. När bilföretag testar nya bilmodeller utförs omfattande säkerhetstester med simulerade krockar. I dessa provbilar används då s.k. krockdockor. Trots att dessa tester har genomförts under många år används fortfarande krockdockor som är modellerade utifrån den manliga kroppens egenskaper. Därmed blir det en ojämställdhet i utförandet, och detta leder till sämre trafiksäkerhet för kvinnor. Det har tagits fram krockdockor som är modellerade efter en genomsnittlig kvinna, och dessa skulle behöva komma till användning i testverksamheten. Trots att det finns en prototyp för en kvinnlig krockdocka används den inte. Krocktester blir därmed missvisande

för hälften av befolkningen eftersom resultaten av krocktester blir annorlunda om det är en manlig eller kvinnlig krockdocka som sitter i framsätet. Jag vill understryka att detta inte är något nationellt fenomen enbart här i Sverige utan att detta är ett problem vid de internationella certifieringsorgan som bilbranschen använder sig av. Jag menar därför att den svenska regeringen genom sina myndigheter ska driva på internationellt och ställa krav på fordonstillverkare att använda även kvinnliga dockor. Jag konstaterar att det framför allt är FN-organet Unece, där Transportstyrelsen och Trafikverket deltar, som kan ta fram den här typen av regler. Jag kan avslutningsvis konstatera att kvinnor dessutom råkar ut för whiplashskador dubbelt så ofta som män. Trafikverket bör därför påverka European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) i syfte att undersöka skyddet mot whiplash. Euro NCAP är ett trafiksäkerhetssamarbete mellan några europeiska länder, biltillverkare och frivilliga organisationer.

2. Nollvisionen och trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (MP)

av Elisabeth Falkhaven (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 1 och avslår motionerna

2021/22:1310 av Jörgen Hellman (S),

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 10 och

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 23 och 24.

Ställningstagande

Sverige bedriver ett från internationellt perspektiv framgångsrikt trafiksäkerhetsarbete med nollvisionen som ledstjärna. Nollvisionen innebär att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Ändå dödas ca 200 personer per år och tusentals skadas. Bakom siffrorna finns det människor – alltifrån små barn till gamla människor – och alla är någons anhörig, mamma, pappa, vän, syster eller bror.

Jag vill betona att nollvisionen har utgjort ett framgångsrikt koncept för att arbeta med att minska antalet personer som dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Samtidigt vet vi i dag att trafiken har ett betydligt större påverkansområde än de olyckor som sker inom själva vägområdet. Under 2020 omkom 190 personer i olyckor på de svenska vägarna, och samtidigt orsakar trafikens luftföroreningar totalt omkring 3 000 förtida dödsfall på ett år enligt

Trafikverkets webbplats. Av dessa bedöms ca 2 800 dödsfall bero på avgaser (partiklar, kvävedioxid m.m.) och ca 200 på slitagepartiklar.

För att uppnå nollvisionens långsiktiga mål om att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i trafiken bör även de som dödas eller skadas allvarligt av trafiken omfattas av nollvisionen, inte bara de som färdas i trafiken. På så sätt kan arbetet med att minska barns utsatthet för luftföroreningar i städer, vilka leder till ett ökat antal fall av astma och andra hälsoproblem, komma att omfattas av nationella insatser inom ramen för nollvisionen.

3. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29,

bifaller delvis motion

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C) och avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 3–6,

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvis (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkandena 1–4,

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M),

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32, 35 och 36,

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2021/22:3523 av Ola Johansson (C),

2021/22:3558 av Lars Beckman (M),

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis anföra att det behövs en differentiering av hastigheten på våra motorvägar. Vi kan konstatera att standarden på de svenska motorvägarna varierar. Regeringen bör därför tillsätta en utredning med syftet att bl.a. höja nivån från dagens högsta tillåtna hastighet 120 kilometer per timme.

Vidare bör regeringen låta utreda hur digital teknik kan användas för att differentiera hastigheten beroende på underhåll, vägarbete och vägunderlag. Vi vill betona att den digitala tekniken ger nya möjligheter till information. Detta gäller inte minst regionala trafikförhållanden. Sverige är ett stort och avlångt land med mycket olika väderförhållanden. Under delar av året kan det vara varm vår i söder och snöstorm och många minusgrader i norr. Vi menar att regeringen bör återkomma med en plan för hur den digitala tekniken bättre kan genomföras med flexibla krav under året utifrån aktuella förhållanden.

Slutligen anser vi att regeringen bör se över hastighetsbegränsningarna för släpvagnar och husvagnar. Vi konstaterar att utvecklingen går framåt för släp- och husvagnar, och ett exempel är s.k. Tempo 100-husvagnar. Vi menar att en utredning därför bör tillsättas för att se över möjligheten att höja den tillåtna hastigheten för vissa av dessa.

4. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvist (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkandena 1–4,

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M),

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32, 35 och 36, bifaller delvis motionerna

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M) och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 3–6,

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),
2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C),
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,
2021/22:3523 av Ola Johansson (C),
2021/22:3558 av Lars Beckman (M),
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29 samt
2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1
och 2.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att Sverige är ett glest befolkat och till ytan stort land, vars befolkning ofta är beroende av att kunna åka bil. Vi menar att bilen är och inom överskådlig framtid kommer att vara en förutsättning för att bo och verka på landsbygden. I många familjer som är bosatta på landsbygden arbetar minst en förälder i en större närliggande ort, barnen går kanske i skola på annan ort och såväl vuxna som barn är beroende av bilen för att komma till fritidsaktiviteter. Restiden till närliggande orter är därför en viktig faktor för att människor ska kunna välja att bosätta sig och stanna kvar på landsbygden. Under senare år har hastighetsbegränsningarna sänkts i olika steg, och för att komma närmare nollvisionen minskar Trafikverket också bredden på vägarna. Vi menar att regeringen i stället bör se till att de statliga vägarna har tillräckligt god standard för att de tidigare hastighetsgränserna ska kunna återställas.

Vi vill betona att frågan om hastighetsbegränsningar har en tydlig landsbygdspolitisk aspekt. De sänkta hastighetsbegränsningarna är direkt negativa för befolkningen på landsbygden. Problemet är särskilt påtagligt i landets mest glesbefolkade regioner som präglas av långa avstånd. Sänkta hastighetsbegränsningar ökar pendlingstiden och minskar den radie utanför centralorterna som är praktiskt möjlig att bosätta sig inom för många människor som vill bosätta sig på landet. De ökar avfolkningen av landsbygden och ökar den tudelning av Sverige som ofta nämns i medierna. De gör det också svårt att upprätthålla ett levande jordbrukslandskap med livskraftiga byar. De större orterna och landet kring dem är beroende av varandra. Frågor som rör landsbygdens infrastruktur är viktiga, och vi vill i sammanhanget påminna om att det inte finns någon definierad gräns mellan storstäder och landsbygd och det finns inte heller någon enhetlig landsbygd i Sverige utan olika typer av landsbygd.

Vi kan konstatera att de sänkta hastighetsgränserna inte sällan motiveras som en trafiksäkerhetshöjande åtgärd. En alltför hög hastighet är ofta orsaken till dödsfall och svåra skador. Att sänka hastighetsbegränsningen för att minska skadeutfallet borde därför i teorin vara både enkelt och billigt. I verkligheten kan detta enligt vår bedömning dock vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Vid en alltför lågt satt hastighetsbegränsning kan trafikflödet upplevas som långsamt

och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller annat som ökar olycksrisken. Vi håller med om att hastighetsbegränsningarna behöver ses över, för att i vissa fall sänkas och i andra fall höjas, men bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningarna är motiverade. Samtliga vägsträckor behöver ses över och hastighetsanpassningar bör göras utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning. I de fall det finns ett motiv och där ny teknik kan användas bör variabla hastighetsgränser införas. Med en variabel hastighetsgräns anpassas den högsta tillåtna hastighetsgränsen efter rådande trafiksituation, vilket bl.a. ökar bilisternas acceptans för hastighetsgränsen. Vi vill starkt understryka att det vore mer rimligt att åtgärda det eftersatta vägunderhållet och att utföra andra säkerhetshöjande åtgärder än att sänka hastighetsgränserna. Vi menar därför att det behövs en satsning på ökad vägsäkerhet och vägunderhåll.

Parallellt med denna utveckling har även hastighetsbegränsningarna i centralorterna i stor utsträckning sänkts från 50 till 40 kilometer per timme, och man har medvetet försvårat för biltrafiken i tätorterna för att – som det heter – uppmuntra användningen av cykel och kollektivtrafik. Vi menar att genomfarter genom samhällen som huvudregel bör vara byggda för, eller byggas om för, att medge en hastighetsgräns som inte är lägre än 50 kilometer per timme. Hastighetsgränserna 30 eller 40 kilometer per timme bör endast användas vid speciellt farliga avsnitt, såsom vid skolor, efter kommunala beslut.

Vi menar att de beslutande organen måste verka för att öka möjligheterna att bo och leva på en levande landsbygd i hela Sverige. Vi anser att frågan om hastighetsbegränsningar har en stor betydelse för landsbygdsutvecklingen i stort och att den hittills har skötts på ett sätt som är skadligt för landet. Det är orimligt att Trafikverket självständigt ska kunna fortsätta att fatta beslut i denna fråga utan att politiskt ansvar kan utkrävas. Vi anser därför att ändrade hastighetsgränser på statliga vägar bör beslutas i politiska församlingar.

Vi vill vidare understryka att en säker trafikmiljö är något eftersträvansvärt och att hastighetsgränserna bör ha en folklig förankring. Sverige har på senare tid infört nya hastighetsgränser: 40, 60, 80, 100 och 120 kilometer per timme. De hastighetsgränser som tidigare rådde var 30, 50, 70, 90 och 110. Under den äldre indelningen var det enkelt att se vilken hastighet vägen hade genom att se på vägmarkeringarna. Detta är inte möjligt med dagens hastighetsgränser. Enligt vår mening har införandet av tiosteg gjort det mycket svårt att över huvud taget veta vilken hastighetsgräns som faktiskt gäller. Det räcker med att man en kort stund är tvungen att koncentrera sig på exempelvis mötande trafik för att man därefter ska hamna i ovisshet om huruvida man har passerat en hastighetsgräns. Med 20-steg är det betydligt lättare att göra sig en uppfattning om vilken gräns som råder. Därför bör frågan om en återgång till de gamla hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 kilometer per timme på våra vägar väckas.

Vidare bör det utredas om högsta tillåtna hastighet på motorväg bör vara 130 kilometer per timme. Vi vill betona att standarden på motorvägarna måste höjas vid nybyggnad för att anpassas till en hastighetsgräns på 130 kilometer per timme. Vi kan konstatera att hastighetsgränsen länge har varit 110 kilometer per timme på svenska motorvägar. Sedan tolv år tillbaka testas en högsta tillåtna hastighet på 120 kilometer per timme på flera motorvägssträckor. I flera europeiska länder är dock hastighetsgränsen 130 kilometer per timme, och detta är något som även bör kunna införas på motorvägar i Sverige. Vi vill understryka att effektiva persontransporter är eftersträvarvärda och att förkortade restider är önskvärdt för många. Sett ur en demokratiaspekt är det enligt vår mening rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de sträckor som anses lämpade och säkra föreslår vi därför att det införs en hastighetsgräns på 130 kilometer per timme. Vi framhåller att effekterna av en sådan hastighetsgränshöjning givetvis måste utvärderas och om de skadliga effekterna skulle visa sig obefintliga och om förändringen leder till positiva trafiksäkerhetseffekter bör standarden vid nybyggnation av motorväg fortsättningsvis anpassas för 130 kilometer per timme.

Slutligen vill vi ta upp frågan om hastighetskontroller. Vi menar att automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) är ett effektivt sätt att få ned hastigheten på våra vägar och att kamerorna har en dämpande effekt på medelhastigheten. Vi vill i sammanhanget dock starkt betona att även om kamerorna har en viss inverkan på medelhastigheten kan tekniken aldrig ersätta den fysiska kontrollen på vägarna. Förutom hastighetsöverträdelser finns det få allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av ATK. Närvaron av kontrollpersonal på vägarna är enligt vår mening oersättlig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv och olovlig körning, brukande av avställda fordon eller fordon med skatteskulder samt mot rattfylla och drograttfylla. Det har uppmärksammats att ett problem med ATK är att man måste identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan dock dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas, och det krävs att polisen kan bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärendet läggs ned. Vi menar att det måste vara möjligt att lagföra dem som begår ett brott om man ska komma till rätta med särskilt allvarliga överträdelser på vägarna. Möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen då föraren inte kan identifieras behöver därför utredas.

5. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14,

bifaller delvis motion

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkande 3 och avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 4–6,

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvist (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkandena 1–4,

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C),

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärmick (M),

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32, 35 och 36,

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2021/22:3523 av Ola Johansson (C),

2021/22:3558 av Lars Beckman (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Det är viktigt att främja transporteffektiviteten genom att bl.a. sänka den allmänna bashastigheten i våra städer. Jag vill påminna om att den internationella trafiksäkerhetskonferensen som arrangerades i Stockholm 2020 i sina slutsatser uppmanade världens stater att verka för sänkt bashastighet. Jag vill betona att detta är värt att ta fasta på och det är därför förvånande att regeringen har gjort så lite på området. Jag vill särskilt påminna om Trafikanalys rapport från 2017 som togs fram på regeringens uppdrag.

Trafikanalys konstaterar att antalet omkomna som en beräknad effekt av en sänkt bashastighet skulle minska. Förutom att trafiksäkerheten skulle förbättras skulle också den sänkta hastigheten ge lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider samt minskad bullerpåverkan. Jag vill betona att det skulle spara liv och främja miljön till en försumbar kostnad. Om den sänkta bashastigheten dessutom införs tillsammans med andra åtgärder skulle andelen resande med gång och cykel öka på bekostnad av motortrafiken. I sådana fall kan de positiva effekterna på miljöområdet bli ännu större.

Jag kan konstatera att i den nuvarande regleringen av hastighetsgränserna har kommunerna en avgörande roll, och det är i dag möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 kilometer per timme inom tätbebyggt område, och det är en tydlig trend att 50 kilometer per timme blir mindre vanligt till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 kilometer per timme på det kommunala vägnätet. Jag menar att en generell sänkning av bashastigheten skulle hjälpa kommunerna att främja både trafiksäkerheten och miljöarbetet. Därför bör sänkt bashastighet införas i tätorter för att möjliggöra mer transporteffektiva städer.

6. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13,
bifaller delvis motionerna

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvis (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkande 2,

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 35 och
avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 3–6,

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkandena 1,
3 och 4,

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C),

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32 och 36,
2021/22:3057 av Kjell Jansson (M),
2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,
2021/22:3523 av Ola Johansson (C),
2021/22:3558 av Lars Beckman (M),
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29 samt
2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1
och 2.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att med rätt hastighetsbegränsningar på våra vägar får vi också bättre trafiksäkerhet. Jag menar att det finns anledning att pröva möjligheten med höjda hastighetsbegränsningar i glesbefolkade delar av Sverige. Att tvinga bilister att köra långsammare än vad vägförhållandena medger är enligt min mening kontraproduktivt för trafiksäkerheten. Jag kan konstatera att Trafikverket sänker hastigheten på många landsvägar från 90 till 80 kilometer per timme med trafiksäkerhet som motiv, men tyvärr är eftersatt vägunderhåll ett starkt skäl för hastighetssänkningarna, vilket undergräver trafikens funktionsmål.

Jag menar att farten är en trafiksäkerhetsfaktor som inte kan ses oberoende av andra faktorer som väderförhållanden och vägbanans kvalitet. Att en vägsträcka är olycksdrabbad kan ha flera orsaker; t.ex. kan vägbanans lutning orsaka olyckor. Då spelar hastigheten en underordnad roll i jämförelse med möjligheten att justera lutningen. Jag vill betona att det i många fall är mer motiverat att stärka vägnas kvalitet än att använda hastighetssänkning som standardlösning.

Väderförhållanden kan ställa mycket varierande krav på föraren och bilens förutsättningar att ta sig fram. I sammanhanget vill jag framhålla att bruket av digitala skyltar för att främja flexibilitet kring högsta tillåtna hastighet därför bör öka och inte som i dag endast användas för urbana trafikplatser.

Genom att differentiera hastighetsbegränsningar – lägre hastigheter på farliga vägar och högre på de säkraste motorvägarna – främjas acceptansen och efterföljandet av hastighetsreglerna. Med för lågt satta hastighetsbegränsningar på vägarna finns det risk för att förare väljer andra vägar som kan vara sämre trafiksäkerhetsmässigt. Den högsta tillåtna hastigheten är en viktig del i vägnas konkurrenskraft och för att främja valet av de säkraste vägarna bör möjligheten att höja hastighetsbegränsningen på fler vägsträckor prövas.

7. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8 och avslår motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 3–6, 2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvisst (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkandena 1–4,

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C),

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M),

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32, 35 och 36,

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M),

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14,

2021/22:3523 av Ola Johansson (C),

2021/22:3558 av Lars Beckman (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Det kan konstateras att olycksrisken ökar i takt med en högre hastighet på fordonet. Samma koppling finns även när det gäller växthusgasutsläpp och buller. Utöver personligt lidande försämras miljön och samhällets kostnader ökar. Jag menar att det är viktigt att statens myndigheter går före som goda exempel och att de i sina upphandlingar av transporttjänster ställer krav på hållbara hastigheter, dvs. att leverantörens fordon håller hastighetsgränserna. Jag anser att regelverket för offentlig upphandling av transporttjänster kan ge stora möjligheter att ställa krav på såväl miljöhänsyn som trafiksäkerhet och konstaterar att det sedan 2016 finns en antagen nationell upphandlingsstrategi

som syftar till att fler myndigheter använder offentliga inköp som ett strategiskt verktyg i sin verksamhet. Förutom det arbete som sker från Trafikverkets sida för att samla alla aktörer och transportköpare och bidra till en attitydförändring är det enligt min mening viktigt att det förs en dialog och att det görs överenskommelser med transportköpare och transportutförare för att bidra med metodstöd för skärpta beställarkrav och egenkontroller av rätt hastighet inom yrkestrafiken.

8. Hastighetsbegränsningar och hastighetsövervakning, punkt 2 (MP)

av Elisabeth Falkhaven (MP).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP) yrkandena 3–6 och

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 2, bifaller delvis motion

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V) yrkande 14 och avslår motionerna

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD),

2021/22:522 av Edward Riedl (M),

2021/22:634 av Robert Stenkvist (SD),

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD) yrkandena 1–4,

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S),

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C),

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M),

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 18,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 31, 32, 35 och 36,

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M),

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 8,

2021/22:3523 av Ola Johansson (C),

2021/22:3558 av Lars Beckman (M),

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 24, 26 och 29,

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 13 och

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Hastigheten hos motorfordon är den enskilt mest avgörande faktorn när det gäller risken för allvarliga olyckor. Att sänka bashastigheten i tätort från 50 kilometer per timme till 30 eller undantagsvis 40 kilometer per timme skulle enligt min mening väsentligen öka trafiksäkerheten för cyklister och gångtrafikanter. Om en oskyddad trafikant blir påkörd av en bil som kör 30 kilometer per timme dör en av tio, och vid påkörning av en oskyddad trafikant i 50 kilometer per timme dör cirka hälften. Även den upplevda säkerheten skulle förbättras, vilket är viktigt för att skapa en mer attraktiv trafikmiljö där fler människor känner sig trygga att röra sig till fots eller med cykel.

Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag under 2016 och 2017 där de analyserade sänkt bashastighet. De beräknade att sänkt bashastighet till 40 kilometer per timme skulle leda till 3–17 sparade liv per år. Ungefär 35 procent av 50-vägarna har enligt Trafikverket blivit 40-vägar, och detta har skett utan att bashastigheten har ändrats. Frågan är dock om det räcker med att sänka till 40 kilometer per timme. Sammanlagt håller cirka två tredjedelar av bilisterna skyltad hastighet, men på 40- och 50-sträckor är hastighets efterlevnaden lägre. På sträckor med 40 kilometer per timme kör nästan varannan bil fortare än skyltad hastighet. Jag vill påminna om att FN:s medlemsländer vid FN:s globala ministerkonferens i Stockholm uppmanades att begränsa hastigheten till 30 kilometer per timme i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken. Om bashastigheten i tätort skulle sänkas från 50 till 30 kilometer per timme skulle risken att dö för den som blir påkörd av en bil kraftigt reduceras. En sänkt bashastighet innebär inte att alla vägar i en tätort behöver skyltas enligt bashastigheten, men bashastigheten blir normerande och de hastigheter som sätts över respektive under bashastigheten behöver motiveras.

Jag vill vidare peka på att hastigheten är avgörande för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Trafikverket menar att om alla höll hastighetsgränserna i hela trafiksystemet skulle mer än 100 liv räddas varje år. Det borde i princip anses vara lika förkastligt att köra för fort som att köra rattonykter, men andelen av trafikarbetet på det statliga vägnätet som sker inom tillåten hastighetsgräns är enbart runt 50 procent för personbilar och 30 procent för lastbilar med släp enligt Trafikverket. Det innebär att ungefär hälften av trafikarbetet med bil och 70 procent av trafikarbetet med lastbil med släp sker med för höga hastigheter. Att komma till rätta med hastighetsefterlevnaden behöver därför vara ett högt prioriterat arbete för att minska antalet som dödas och skadas svårt i trafiken.

Jag vill vidare lyfta fram behovet av genomsnittsmätning av hastigheter med fasta trafiksäkerhetskameror. ATK är ett effektivt sätt att övervaka och beivra hastighetsöverträdelser. En nackdel med dessa kameror är att de främst får en lokal effekt vid den punkt där kameran finns. Förarna saktar tillfälligt ned för att undgå att bli fångade av kamerans system. Det kan vara nog så viktigt på vissa vägar och platser, men med ett system av kameror som mäter

den genomsnittliga hastigheten för fordon mellan kameror kan hastighetsöverträdelser detekteras och beivras under en längre sträcka. Sådana sammankopplade kameror som inte bara mäter hastigheten för ett passerande fordon utan som också räknar ut genomsnittshastigheten mellan kameror används i Norge. Där har de minskat antalet dödade och svårt skadade med 50 procent på vissa olycksdrabbade sträckor. Jag menar att det vore lämpligt att så snart som möjligt börja tillämpa denna teknik även i Sverige.

Slutligen menar jag att regeringen behöver utreda och föreslå lagstiftning och regelverk som möjliggör en introduktion av geostaket (geofencing) för hastighetsefterlevnad. Med modern teknik finns det ytterligare en möjlighet att se till att hastighetsöverträdelser inte sker. Genom geostaket kan man begränsa möjligheten för fordon att över huvud taget köra för fort. Under 2017 genomfördes ett regeringsuppdrag om test- och demonstrationsprojekt med geostaket i urbana miljöer. Uppdraget resulterade i en handlingsplan, som myndigheter och näringsliv tog fram gemensamt, där en av punkterna var att verka för lagstiftning och regelverk som stöttar införande av geostaket. För att göra det möjligt att börja tillämpa geostaket, exempelvis i de städer och kommuner som vill, behöver regeringen enligt min mening därför utreda och föreslå lagstiftning och regelverk som möjliggör en introduktion av tekniken.

9. Alkolås och annat arbete mot alkohol och droger, punkt 3 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 76 och avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2091 av Johnny Skalin (SD),

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 9,

2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 42 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1, 3, 7 och 8.

Ställningstagande

Vi vill understryka att ratt- och drograttfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft. En stor andel av de som omkommer i trafiken gör det i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka. Olyckstalen visar att en alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och därmed utgör en fara för andra

trafikanter, egendom och inte minst sig själva. Antalet onyktra eller drogpåverkade förare har ökat över tid, även om tillfälliga minskningar har skett enskilda år. Vi menar att regeringen måste se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drograttfylleriet och rattfylleriet i trafiken, inte minst genom att drog- och alkoholrelaterade kontroller utökas för att minska antalet påverkade förare.

Vidare kan vi i sammanhanget konstatera att ny teknik kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon. Alkolås och ögonskanner är exempel på sådan teknik, och denna utrustning bör enligt vår mening erbjudas både den som ertappas påverkad i trafiken och den som söker hjälp frivilligt. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkolås på sina fordon, men det finns ännu ingen teknik som hindrar drograttfylla. Vi vill i sammanhanget också uppmärksamma att det finns regler som fungerar kontraproduktivt i kampen mot berusade förare. Ett exempel är den rapporteringsskyldighet som läkare har när en patient frivilligt söker hjälp för sitt alkoholberoende. När läkarens rapport kommer till Transportstyrelsen får det som omedelbar konsekvens att körkortet dras in. Den person som frivilligt söker hjälp för sitt beroende blir omedelbart straffad av samhället och nekats dessutom möjligheten till alkolås. Som jämförelse erbjuds den som ertappas berusad i trafiken att installera alkolås och får detta som ett villkor på körkortet. Denna möjlighet saknas alltså för den som söker vård frivilligt, vilket naturligtvis hämmar den som har för avsikt att sköta sig.

10. Alkolås och annat arbete mot alkohol och droger, punkt 3 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 42,

bifaller delvis motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1 och

avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2091 av Johnny Skalin (SD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 76,

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 9 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 3, 7 och 8.

Ställningstagande

Jag vill betona att statens mest grundläggande ansvar är att skydda enskildas liv, frihet och personliga säkerhet. I detta ansvar ligger att vidta åtgärder för att se till att förebygga och förhindra brott, men också att tillgodose en effektiv lagföring vid brott. Det är därför viktigt att gärningspersoner inte undkommer straff för rattfylleri. Jag anser att regeringen bör se över om tiden som körkortet återkallas eller villkoras med alkohol ska utökas.

11. Alkohol och annat arbete mot alkohol och droger, punkt 3 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1, 3, 7 och 8,

bifaller delvis motion

2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C) yrkande 42 och

avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 5,

2021/22:2091 av Johnny Skalin (SD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 76 och

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 9.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att det är viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet när det gäller nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att Polismyndigheten och Kustbevakningen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att beivra överträdelse. Det finns också anledning att införa nya metoder, som mobila trafikkontroller. Som exempel kan nämnas att Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) har tagit fram en prototyp i form av en buss som är utrustad med teknik som alkobommar, teknik för att automatiskt läsa av fordons registreringsskyltar (automatic number plate recognition, ANPR) och trafikledning.

Vidare menar jag att alkohol eller annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som obligatorium i alla nya bilar i Sverige.

Jag vill dessutom peka på att rutinkontroller av narkotikapåverkade förare bör tillåtas. Jag kan konstatera att dagens regelverk innebär att en förare endast får testas för drograttfylla vid misstanke om påverkan av narkotika. Ett test får alltså inte göras slumpmässigt så som det kan göras för alkohol. Jag menar att

det vore angeläget från ett trafiksäkerhetsperspektiv och med tanke på den stigande trenden i antalet anmälda brott för drograttfylleri att överväga möjligheten att utföra slumpmässiga tester även för narkotika. Jag konstaterar att det finns utredningsförslag om sållningsprov och att förslagen från utredningen nu bereds av regeringen. Jag anser att polisen bör få tillgång till sållningsinstrument för att rutinkontrollera trafikanter för narkotika.

Slutligen vill jag understryka att det också behövs bättre och snabbare detekteringsteknik med möjlighet att göra masskontroller direkt vid väg. Sådana masskontroller gör också att de krav på misstanke som i dag gäller för polisen kan tas bort.

12. Alkobommar, punkt 4 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 19,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 37,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 48 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6.

Ställningstagande

Sverige har en mycket lång kuststräcka med över 50 hamnar. Alkobommar är ett viktigt komplement till polisens alkoholutandningsprov, och de förbättrar trafiksäkerheten på vägarna eftersom det tyvärr finns både yrkeschaufförer och privatbilister som intar alkohol under färjeresor. Genom att placera ut alkobommar vid hamnar där det finns fordonstrafik sänder staten proaktiva signaler om vad som inte kan accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Vi vill i sammanhanget peka på att det är viktigt att alkobommarna inte hindrar trafikflödet i hamnarna. Alkobommarna bör därför placeras på ett sådant sätt att de genererar största möjliga nytta, bl.a. så att försämrade trafikflöden minimeras vid lossning och köbildning undviks vid hamnarnas utfarter.

Vi vill understryka att arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar måste prioriteras. Det är viktigt att placera och börja använda automatiserade alkobommar i fler strategiskt viktiga hamnar för att göra trafiken säkrare och därmed rädda liv. Vi kan dock konstatera att genomförandet av beslutet om

alkobommar har fördröjts flera gånger. Vid hamnar som har mycket inkommande trafik saknas det ännu bommar, och myndigheter verkar tolka genomförbarheten på olika sätt. Vi anser att regeringen därför behöver vara tydlig gentemot berörda myndigheter om uppdraget. Vi anser också att det bör finnas ett tydligt mål för när alkobommar ska finnas i alla svenska hamnar och vid våra gränser. Regeringen bör därför ange en tid för när arbetet med att sätta upp alkobommar ska vara genomfört. Vi menar sammanfattningsvis att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter.

13. Korsningar med väg och järnväg, punkt 5 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:502 av Ann-Sofie Lifvenhage (M) och

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 44,

bifaller delvis motion

2021/22:1913 av Johnny Skalin (SD) och

avslår motion

2021/22:501 av Ann-Sofie Lifvenhage (M).

Ställningstagande

Vi vill framhålla att järnvägen har stor betydelse i det svenska samhället och att det är en nödvändig och självklar del av infrastrukturen. Vi anser också att trygghet och säkerhet ska vara högt prioriterat i det svenska järnvägssystemet. Mot den bakgrunden behöver större resurser läggas på att öka antalet planskilda korsningar och antalet bevakade plankorsningar. Arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägsövergångar, men också plankorsningar med enbart ljud och ljus, behöver enligt vår mening intensifieras för att minska antalet olyckor. Vi vill i sammanhanget uppmärksamma att hänsyn till rimlig färdväg för boende måste beaktas när man bygger bort obevakade plankorsningar.

14. Viltolyckor, punkt 6 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 57 och avslår motionerna

2021/22:401 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD),

2021/22:1621 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2021/22:1714 av Gudrun Brunegård (KD),

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M) yrkande 3 och

2021/22:3108 av Cecilia Widegren (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Antalet viltolyckor har ökat under senare år. Utvecklingen är både oroande och oacceptabel, och jag menar att detta ställer högre krav på trafiksäker planering av vägnätet och den övriga infrastrukturen så att viltet hålls borta från vägarna. Olyckorna orsakar ett stort lidande för både människor och djur, och dessutom leder de till mycket stora samhällskostnader. Detta problem bör ytterst tas upp inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men på kort sikt måste Trafikverket i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

Jag kan konstatera att arbetet med nollvisionen fokuserar på att minska olyckor med dödlig utgång, och detta har gjort att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet. Trafikverket har inte prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan får dödlig utgång, och jag anser att dessa frågor nu måste upp på agendan. Jag vill se ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. Det måste ställas högre krav på trafiksäker planering av vägnätet och den övriga infrastrukturen så att viltet hålls borta från vägarna. Trafikverket måste i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Antalet viltolyckor måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket i fråga om viltsäkra övergångar och andra åtgärder.

15. Vissa trafikregler, punkt 7 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 10, 12, 33 och 39 samt avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2021/22:1133 av John Weinerhall (M) och

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att skolbussar ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr tvingas vi konstatera att det inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till skolbussar. Det kan handla om att barn springer rakt ut i gatan och helt glömmet bort faran med bilar, men det kan också handla om att bilar t.ex. har svårt att stanna vid halt underlag. Det går inte att kräva att ett barn ska kunna läsa av och förstå vad som sker i trafiken. Busshållplatsens utformning är därför en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade. Det är även viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken. Vi menar därför att möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av en skolbuss vid hållplats bör utredas.

Vidare vill vi uppmärksamma att förare som kör buss inom kollektivtrafiken kan ha svårt att upptäcka alla potentiella faror i tid. Vi menar att samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst när det gäller cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man undvika många av dessa olyckor. Det behöver därför utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav på att fordon ska utrustas med s.k. mobileyetechnik eller liknande teknik som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera olyckor.

Dessutom vill vi uppmärksamma att den s.k. zebralagen bör utvärderas. Vid obehövade övergångsställen finns inga ljussignaler, utan där ska bilister lämna företräde till fotgängare enligt zebralagen. Vi kan dock konstatera att det sker alltför många olyckor med allvarliga skador och i värsta fall dödsolyckor vid obehövade övergångsställen. Det är alltför vanligt att gående räknar med att bilen ska stanna, och bristen på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan snabbt resultera i en olycka. Lagen behöver därför utvärderas och eventuellt behöver även nödvändiga förändringar göras för att minska olyckstalen.

Slutligen vill vi lyfta fram behovet av att säkerställa avstånden i trafiken. Vi är medvetna om att det kan vara svårt för trafikanter att avgöra vad som är ett lämpligt avstånd till framförvarande fordon. Just de s.k. upphinnandelyckorna orsakar skador som ibland blir livslånga och inte sällan ger bestående men. Att medvetandegöra vikten av säkra avstånd till framförvarande fordon kan därmed, förutom minskat mänskligt lidande, även leda till minskade samhällskostnader. Den s.k. tresekundersregeln är ett bra mått men är inte alltid lätt att tillämpa. Vi menar därför att det behövs skyltar och fysiska markeringar på vägbanan så att vägtrafikanter enklare kan hålla avståndet till framförvarande fordon.

16. Vissa trafikregler, punkt 7 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 9 och avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4,

2021/22:1133 av John Weinerhall (M) och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 10, 12, 33 och 39.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis påminna om att riksdagen har riktat ett tillkännagivande till regeringen om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar, för att driva på regeringens arbete med att utveckla självkörande fordon och för att öka trafiksäkerheten (bet. 2019/20:TU11, rskr. 2019/20:223).

Vägmarkeringar och vägskyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem genom att trafikanten får information om vilka trafikregler som gäller och fordonens system använder vägmarkeringar och hastighetsskyltar. Jag menar att det därför är viktigt att olika väghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägskyltar. Det arbete som Trafikverket påbörjade under 2019 för att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som hjälper föraren att hålla sig i sitt körfält är här av största betydelse.

17. Vårdslöst framförande av fordon, punkt 8 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 6 och
avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 6,

2021/22:803 av Heléne Björklund (S) och

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C) yrkande 7.

Ställningstagande

För att uppnå en hög trafiksäkerhet på våra vägar krävs det säkra förare som inte tar risker och som har ett ansvarsfullt beteende i trafiken, håller avstånd, anpassar hastigheten samt undviker aggressiv körning och farliga omkörningar. Jag kan inledningsvis konstatera att forskare talar om tre typer av felbeteenden: medvetna felhandlingar, misstag och rutinfel. Man har funnit att det är medvetna felhandlingar som utgör huvudorsaken till trafikolyckor. Det kan exempelvis handla om att man kör för fort, gör en olämplig omkörning eller kör med alkohol eller andra droger i kroppen. Den som gör medvetet fel har ofta en övertro på sig själv som förare och anser sig kunna bemästra bilen även i en svår situation. Han eller hon skäms inte över sitt beteende och överskattar fördelarna och underskattar riskerna. Det kan också vara svårt för individen att ändra sitt beteende eftersom personen ofta inte inser att det är ett problem.

Jag vill understryka att böter varken korrigerar inställningen eller beteendet. Det är enbart en påföljd som svider mer för vissa än för andra. Vi behöver därför undersöka om man från statens sida kan sätta in andra åtgärder för att förare ska lära sig att undvika ett beteende som utsätter dem själva och andra för fara. Sådana åtgärder för att komma till rätta med ett felaktigt beteende och medvetna felhandlingar kan vara kurser och utbildningar för förare som har blivit dömda för vårdslöshet i trafik, överskridit hastighetsbegränsningar eller begått andra trafikförseelser, med syftet att påverka deltagarnas attityder och medvetenhet om sitt körsätt. Jag kan konstatera att den här typen av kurser och utbildningar har använts och fortfarande används i flera länder. I exempelvis Storbritannien finns det sedan 2007 en nationell kurs i hastighetsmedvetenhet, National Speed Awareness Course (NSAC), som uppges ge goda resultat. Syftet med NSAC är att uppmuntra och underlätta för deltagarna att följa hastighetsbegränsningar, vilket bl.a. sker

genom att utmana deras attityder till fortkörning, öka medvetenheten om deras val av hastighet och förse dem med verktyg för att förändra deras beteende. Tanken är att deltagarnas ändrade körbeteende i sin tur ska leda till ökad säkerhet i trafiken med färre och mindre allvarliga olyckor. Kursen behandlar olika aspekter av fortkörning, t.ex. förarnas motiv, konsekvenser samt hur de ser på sitt eget ansvar.

Jag menar att regeringen bör utreda möjligheten att som ett komplement till böter och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende. Det vore lämpligt att börja i liten skala med en typ av riskmedvetandebildning som kontinuerligt utvärderas och utvecklas för att utforma ett bra och effektivt program innan det införs i hela landet.

18. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 9 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 25 och avslår motionerna

2021/22:538 av Edward Riedl (M),

2021/22:810 av Johan Löfstrand m.fl. (S),

2021/22:1295 av Leif Nysmed (S),

2021/22:1558 av Magnus Manhammar (S),

2021/22:1568 av Serkan Köse (S),

2021/22:2015 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2618 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2863 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 73 och 74 samt

2021/22:3162 av Edward Riedl (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att vägarbeten är nödvändiga för att stärka och bygga ut det svenska vägnätet. Samtidigt innebär de en väsentlig störning i trafiken medan arbetet pågår med olyckor och personskador som följd. Vi vill därför peka på att det är både samhällsekonomiskt och mänskligt klokt att dessa arbeten utförs

på så kort tid som möjligt. Mot den bakgrunden bör regeringen skyndsamt se över möjligheten att fler vägarbeten kan utföras under dygnets alla timmar.

19. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 9 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 73 och 74 samt

2021/22:3162 av Edward Riedl (M),

bifaller delvis motionerna

2021/22:1295 av Leif Nysmed (S),

2021/22:1558 av Magnus Manhammar (S) och

2021/22:2863 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2 samt

avslår motionerna

2021/22:538 av Edward Riedl (M),

2021/22:810 av Johan Löfstrand m.fl. (S),

2021/22:1568 av Serkan Köse (S),

2021/22:2015 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2618 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M),

2021/22:2863 av Betty Malmberg (M) yrkande 3 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 25.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att det finns ett utbrett problem med bilister som visar bristande respekt för skyltar och hinder på väg, vilket medför att det är förenat med stora risker att arbeta på eller nära en väg. Polisen, räddningstjänsten, bilbärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och om ständiga tillbud, men de vittnar också om faktiska olyckor som ibland har dödlig utgång. De senaste åren har dessutom ett nytt fenomen dykt upp med hot, ibland dödshot, mot vägarbetare. Detta är en häpnadsväckande utveckling som på intet sätt kan accepteras.

Staten och rättssystemet måste på ett tydligt och kraftfullt sätt värna säkerheten och arbetsmiljön för dem som arbetar på vägen. Vi vill påminna om att s.k. truck mounted attenuators (TMA-fordon) ofta används som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och

utrustning uppmärksamma andra trafikanter på ett pågående arbete, exempelvis underhåll av väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. TMA-fordonet varslar om ett hinder samtidigt som dess konstruktion fungerar som en energibarriär vid en eventuell påkörning. Trots att TMA-fordonen är utformade så att en förare i ett annalkande fordon ska bli varse ett framförvarande hinder har påkörningar skett. Vi menar att utrustningen i dessa TMA-fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Ett försöksprojekt med displayer som visar det annalkande fordonets hastighet bör genomföras, med syftet att uppmärksamma föraren på att hans eller hennes hastighet är för hög in i arbetsområdet. Ett sådant projekt behövs för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Användningen av TMA-fordon bör också ökas eftersom flera trafikantgrupper saknar respekt för liv och hälsa ute på vägarna.

Vidare menar vi att straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser bör utredas. Det är viktigt att införa kraftiga straffskärpningar för att tydliggöra vikten av att sänka farten vid en arbetsplats utmed vägen. Det är uppenbart att förståelsen ibland saknas för varför man bör sänka hastigheten, och för att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränserna vid arbetsplatser måste tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort finnas som en möjlig juridisk åtgärd vid uppvisad likgiltighet för andra människors liv och hälsa.

20. Trafiksäkerhet för motorcyklar, punkt 10 (M, SD, KD)

av Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 38,

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 13 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 10 och

bifaller delvis motion

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att arbetet med trafiksäkerheten och nollvisionen är viktigt och behöver intensifieras ytterligare. Vi kan konstatera att mycket redan har gjorts, men människor dör fortfarande i trafikolyckor. Olyckor som

leder till dödsfall eller allvarliga skador är tyvärr ofta förekommande bland inte minst motorcyklister. En av orsakerna till detta är vägräckenas utformning. Vi vill därför framhålla att det är viktigt att intensifiera arbetet med att förebygga motorcykelolyckor. Vi menar att detta i ett första steg bör göras genom att en utredning tillsätts som ser över bl.a. vägräckenas utformning och andra orsaker till motorcykelolyckor. Vi kan konstatera att vägräckenas huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att fordon kör över till mötande trafik. Det finns vägräcken i flera olika utföranden, och under de senaste åren har vajerräcken varit den typ som har förekommit mest när nya räcken har anlagts. Dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör de oskyddade stolparna och själva vajern rena dödsfallor för motorcyklister. Ungefär var tionde motorcyklist som dödas i trafiken omkommer till följd av kollision med ett vajerräcke. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt, men trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken, även de som färdas på motorcykel. Vi kan konstatera att vajerräcken fortfarande är standard på alltför många vägar, trots att den typen av räcken har fått underbetyg när det gäller säkerheten för motorcyklister. Om vi ska uppnå nollvisionen krävs det en översyn av befintliga räcken på vägarna. Det finns därför behov av att ta fram en åtgärdsplan för att byta ut befintliga vajerräcken mot moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Vi anser avslutningsvis att det är av yttersta vikt att hänsyn tas även till motorcyklister vid planering av nya vägräcken.

21. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33 och
avslår motionerna
2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5,
2021/22:535 av Edward Riedl (M),
2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD),
2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD),
2021/22:698 av Robert Stenkvist (SD),
2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S),
2021/22:761 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C),

2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD),
2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,
2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1216 av Ola Johansson (C),
2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),
2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1–4,
2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S),
2021/22:2271 av Allan Widman (L),
2021/22:2483 av Robert Halef (KD),
2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M),
2021/22:2614 av Roger Haddad (L),
2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–5,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53,
2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 17–19,
2021/22:3610 av Lars Beckman (M),
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 54–56 och
2021/22:3937 av Linda Modig (C).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att motorrörelsen har fått ett stort uppsving de senaste decennierna med ett växande antal arrangemang med bl.a. A-traktorer. EU skiljer på bilar, lastbilar och EU-mopeder. Vi vill påminna om att när Sverige gick med i EU 1995 fick vi ett undantag i fråga om A-traktorer. Vi har uppmärksammat att Transportstyrelsen har rapporterat att undantaget för A-traktorer är ifrågasatt inom unionen. Vi anser att regeringen har agerat besvärande passivt i frågan och menar att Sverige nu aktivt måste verka för att A-traktorer även i fortsättningen ska kunna finnas kvar som en del av det befintliga undantaget inom EU.

22. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:535 av Edward Riedl (M),
2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD),
2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkande 2,
2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M),
2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–5 och
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53,
bifaller delvis motionerna
2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD),
2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S),
2021/22:761 av Per Schöldbberg och Martina Johansson (båda C),
2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,
2021/22:1216 av Ola Johansson (C),
2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkande 4,
2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S),
2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,
2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 18,
2021/22:3610 av Lars Beckman (M),
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 54 och 55 samt
2021/22:3937 av Linda Modig (C) och
avslår motionerna
2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5,
2021/22:698 av Robert Stenkvist (SD),
2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C),
2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD),
2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),
2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 3,
2021/22:2271 av Allan Widman (L),
2021/22:2483 av Robert Halef (KD),
2021/22:2614 av Roger Haddad (L),
2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkande 2,
2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2,
2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 17 och 19,
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 56 och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33.

Ställningstagande

Vi anser inledningsvis att regeringen bör låta utreda en höjning av hastigheten för A-traktorer från dagens 30 kilometer per timme till 45 kilometer per timme samt införa ett tillägg på behörigheten AM. A-traktorer ska i dag vara begränsade till en hastighet av högst 30 kilometer per timme. Genom att höja

hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer per timme kan trafiksäkerheten öka eftersom de då inte skulle utgöra ett lika stort hinder i trafiken. Vi vill också påminna om att EU-mopeder har en tillåten maximal hastighet av 45 kilometer per timme. Av dessa anledningar är det därför rimligt att höja hastigheten för A-traktorer till 45 kilometer per timme. Dessutom menar vi att det behövs en examinering av körkortsbehörigheten AM med någon form av kunskapsvalidering av att den som tar AM-körkort kan hantera ett fyrhjuligt fordon av denna vikt och storlek. I dagsläget prövas endast kunskap om hantering av ett tvåhjuligt fordon. Vi menar att det rimligen även bör prövas om man kan hantera ett fyrhjuligt fordon med motsvarande vikt som en A-traktor innan man får behörighet att framföra den här typen av fordon. Exempelvis bör moment såsom manövrering ingå i examineringen samt kunskap om hur vikt och halka påverkar.

Vidare anser vi att möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder när en manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktor har konstaterats bör utredas. Vi kan konstatera att frågan om trafiksäkerheten när det gäller A-traktorer aktualiserades sommaren 2021 när ett antal svåra olyckor inträffade. Vid dessa olyckor fanns det misstankar om manipulation av fordonens inbyggda hastighetsbegränsningar. Vi vill uppmärksamma att ett stort antal A-traktorer varit föremål för teknisk undersökning hos polisen då de har upptäckts i trafik med hastigheter överstigande den konstruktiva maxgränsen på 30 kilometer per timme. Vidare har vi noterat att domstolarna i dagsläget kräver att polisen bevisar hur fordonet har manipulerats och att det kan bevisas att föraren kände till detta för att kunna dömas för olovlig körning.

För att komma till rätta med den stigande olyckskurvan med A-traktorer måste enligt vår uppfattning samhället tydligt markera att manipulation med den hastighetsbegränsande anordningen är ett allvarligt brott. En mätning av att fordonets konstruktiva hastighet överstiger den för fordonstypen maximala hastigheten, som är dokumenterad av polisen, måste vara tillräcklig. Vi menar att hela fordonet vid en dokumenterad manipulation ska klassas som brottsverktyg, till skillnad från i dag då polisen endast kan beslagta och förverka en kabel eller programvara som gör att hastighetsbegränsaren har satts ur spel. För att säkerställa att det inte förekommer manipulation av den hastighetsbegränsande utrustningen bör det vara förenat med kraftfulla åtgärder när manipulation upptäcks. Vi menar att det är lämpligt att fordonet tas i beslag av polis eller bilinspektör för att sedan anses vara förverkat. Med så kraftfulla åtgärder minskas enligt vår bedömning viljan att manipulera fordonet avsevärt.

För att säkerställa att ingrepp i den hastighetsbegränsande anordningen försvåras menar vi att den ska plomberas av en ackrediterad verkstad. Plomberingen ska vara svår att bryta utan att det blir bestående och tydliga skador. För att underlätta för den kontrollerande myndigheten ska den hastighetsbegränsande anordningen ha en port där polisen eller besiktningsorganet kan ansluta sin utrustning för att kontrollera att inga ingrepp har gjorts i mjukvaran. Vi kan konstatera att varken polisen eller besiktningsorganet i

dagsläget har någon utrustning för att kontrollera mjukvaran i fordons-elektroniken. Det är enligt vår mening rimligt att ett intyg utfärdas av verkstaden som plomberar den s.k. elektronikboxen och att det ska vara märkta och spårbara plomber. Dessutom bör plomberingsintyg och plombnummer kontrolleras vid den periodiska kontrollbesiktningen. Allt detta bör ske under överinseende av Swedac, vilket enligt vår bedömning torde öka oviljan från verkstäderna att lämna ifrån sig plomberade manipulationer.

I dag måste polisen lägga stora resurser på att utreda huruvida en A-traktors hastighetsbegränsande utrustning har manipulerats. Denna utredning skulle med fördel kunna läggas på ackrediterade verkstäder, som på polisens uppdrag kan undersöka om fordonet har en otillåten ändring. Arbetet skulle effektiviseras eftersom poliser omöjligt kan vara utrustade för att avläsa alla förekommande bilmärken och styrboxar. Med avtal skulle ackrediterade verkstäder snabbt och rättssäkert kunna fastställa om mjukvaran är manipulerad. Resultatet av undersökningen skulle enligt vår modell överlämnas till polisen och en förundersökningsledare som leder en utredning om olovlig körning vidare.

Vidare vill vi peka på behovet av att införa bälteskrav i A-traktorer. En A-traktor är i grunden en ombyggd bil, och många av de A-traktorer som har registrerats de senaste åren är utrustade med airbag och sidoairbag, vilket är en viktig säkerhetsutrustning som kan rädda liv i händelse av olycka. Tyvärr saknas det i dag krav på bilbälte i en A-traktor, och det kan leda till allvarliga personskador eller dödsfall när en olycka inträffar och airbagen löser ut. Vid kollisionen slungas kroppen mot ratten, samtidigt som airbagen löser ut med våldsam kraft. Då riskerar man livshotande skador om man saknar bilbälte. Vi vill påminna om att airbagens skyddande funktion bygger på att man har bilbälte och att airbagen ska fånga upp huvudrörelsen som uppstår när kroppen bromsas av bältet. För att de säkerhetsfunktioner som i grunden monterades in i den bil som senare har byggts om till A-traktor inte ska orsaka svåra personskador bör bälteskrav införas i A-traktorer. Vi menar att oaktat om A-traktorn har airbag eller inte bör bälteskrav införas i fordonstypen A-traktor. Bilbältets skyddande egenskaper är väl dokumenterade även i låg fart.

Slutligen vill vi framhålla att en höjning av viktgränsen för mopedbilar behöver utredas. Mopedbilar klassas i dag som EU-mopeder och får framföras med en hastighet av högst 45 kilometer per timme. Mopedbilar får väga högst 425 kilo. Vi menar att mopedbilar inte är lika säkra som exempelvis de tyngre A-traktorerna, för vilka den högsta tillåtna vikten är högre. Mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, vilket medför besparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar i mindre säkra fordon från ett tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial skulle enligt vår bedömning krocksäkerheten förbättras men det skulle även resultera i billigare slutprodukter.

23. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
 2021/22:1216 av Ola Johansson (C) och
 2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 54–56,
 bifaller delvis motionerna
 2021/22:535 av Edward Riedl (M),
 2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD),
 2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD),
 2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S),
 2021/22:761 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
 2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C),
 2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 2 och 3,
 2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C),
 2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 2 och 4,
 2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S),
 2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M),
 2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 4,
 2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,
 2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1,
 2021/22:3610 av Lars Beckman (M) och
 2021/22:3937 av Linda Modig (C) samt
 avslår motionerna
 2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5,
 2021/22:698 av Robert Stenkvisst (SD),
 2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD),
 2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
 2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkande 1,
 2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),
 2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1 och 3,
 2021/22:2271 av Allan Widman (L),
 2021/22:2483 av Robert Halef (KD),
 2021/22:2614 av Roger Haddad (L),
 2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 2, 3 och 5,
 2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53,
 2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2,
 2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 17–19 och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33.

Ställningstagande

Den 15 juli 2020 förenklades de tekniska kraven för att bygga om en bil till A-traktor. Förändringen genomfördes för att det skulle vara möjligt att också bygga om automatväxlade bilar till A-traktorer. Efter förändringen har antalet A-traktorer ökat kraftigt.

Jag tvingas tyvärr konstatera att regelefterlevnaden på sina håll är bristfällig. Detta beror sannolikt på att regelverken är krångliga och att hastighetsgränsen på 30 kilometer per timme upplevs som obegriplig när en mopedbil får gå i 45 kilometer per timme. Jag menar att det därför är angeläget att ändra regelverket för dessa fordon som oftast används av ungdomar och göra reglerna för A-traktorer och mopedbilar mer enhetliga. Polisen har flaggat för att regelefterlevnaden bland de som framför A-traktorer måste bli bättre. Jag tror att ungdomarna tar mer ansvar när de får mer ansvar. När regelverket blir enklare kommer enligt min bedömning fler att göra rätt.

Jag vill bl.a. se en höjning av maxhastigheten till 45 kilometer per timme. En förutsättning för att höja hastigheten är dock att A-traktorerna blir säkra att framföra, både för dem som sitter i och för dem som påverkas vid en krock. Trafiksäkerheten för förare och passagerare kan förbättras genom att t.ex. bilbälte blir obligatoriskt och att vinterdäck blir standard vid vinterväglag. Även körkortsutbildningen kan bli längre.

Jag vill påminna om att Transportstyrelsen har inlett en översyn av regelverket för A-traktorer. Jag kan konstatera att det finns önskemål från ungdomar om att de ska få köra i 40 kilometer per timme – om hastigheten skulle höjas mer torde ett vanligt B-körkort behövas. Det finns också önskemål om att kunna ha ett litet bagageutrymme. Från föräldrar har det framförts önskemål om krav på bilbälte samt vinterdäck. Det är glädjande att en översyn av regelverket har inletts och jag betonar att arbetet måste prioriteras – för trafiksäkerhetens skull och för våra motorintresserade ungdomars skull.

24. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5 och

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,
bifaller delvis motionerna
2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S),
2021/22:2483 av Robert Halef (KD) och
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 19 och
avslår motionerna
2021/22:535 av Edward Riedl (M),
2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD),
2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD),
2021/22:698 av Robert Stenkvist (SD),
2021/22:761 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C),
2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD),
2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD),
2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,
2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C),
2021/22:1216 av Ola Johansson (C),
2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),
2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1–4,
2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S),
2021/22:2271 av Allan Widman (L),
2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M),
2021/22:2614 av Roger Haddad (L),
2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1–5,
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53,
2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 17 och 18,
2021/22:3610 av Lars Beckman (M),
2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 54–56,
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33 och
2021/22:3937 av Linda Modig (C).

Ställningstagande

A-traktorer och mopedbilar har blivit allt populärare fordon. A-traktorer kan för många ungdomar vara ett viktigt transportmedel för att ta sig till och från fritidsintressen och kompisar, inte minst på landsbygden där kollektivtrafiken ofta lämnar en del övrigt att önska. Jag vill dock samtidigt peka på att A-traktorerna på många ställen har börjat bli ett problem i trafiken. I oktober 2021 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att beskriva hur A-traktorer används och vilket regelverk som gäller för sådana fordon. Jag menar att det är viktigt att reglerna för A-traktorer ses över. Antalet fordon har ökat markant, inte minst efter att Transportstyrelsen ändrade sina föreskrifter för vad som räknas som en A-traktor och hur en bil kan omvandlas till en A-traktor.

Fordonen kan på vissa sträckor hindra trafiken på ett sätt som leder till farliga omkörningar. Ändringarna i föreskrifterna har också gjort att det är ännu lättare än tidigare att manipulera A-traktorn så att den kan köras i samma hastigheter som en vanlig bil, något som leder till trafikfarliga situationer och olyckor. Jag menar att situationen behöver ses över och åtgärdas. Åtgärderna bör inbegripa reglerna för omvandling av bil till A-traktor, men även åtgärder som en begränsning av var och när A-traktorer får framföras, ett införande av en plikt att köra undan för att släppa förbi övrig trafik och olika sanktioner bör utredas.

Jag kan vidare konstatera att A-traktorer ska genomgå regelbunden besiktning. Denna besiktning kontrollerar dock inte fordonets utsläpp, och det finns inga regler eller gränsvärden för A-traktorers utsläpp. Jag anser att detta är orimligt, inte minst under brinnande klimatkris. Jag noterar att regeringen i februari 2022 gav Transportstyrelsen i uppdrag att se över förutsättningarna för skärpt miljökontroll vid besiktning och att A-traktorer ska ingå i analysen. Jag vill betona vikten av att även A-traktorers utsläpp ska regleras och ingå i besiktningen.

Jag vill avslutningsvis även ta upp förarutbildningen i fråga om mopedbilar och A-traktorer. När det gäller mopedbilar vill jag framhålla att de är mycket osäkra ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Det finns också en hel del problem kopplade till hur A-traktorer framförs. Båda fordonen kräver ett mopedkörkort, och en A-traktor kan även framföras med traktorkörkort. Utbildningen för mopedkörkort innehåller dock inte specifika delar för framförandet av A-traktorer och mopedbilar utan fokuserar på mopeder, inte minst i de praktiska delarna. Jag anser att utbildningen bör utvidgas så att alla som befinner sig på våra vägar har en adekvat utbildning. Transportstyrelsen bör därför göra en översyn av sina föreskrifter om utbildning för mopedkörkort och genomföra förändringar för att täcka behoven av en utbildning som innefattar mopedkörkort och A-traktorkörkort. Finner man att det är lämpligt kan dessa fordon fordra en egen körkortskategori, men även kostnaden för körkortstagarna och de praktiska möjligheterna för trafikskolorna bör tas i beaktande. Ett sådant körkort skulle t.ex. kunna erhållas genom en påbyggnad på mopedkörkortet, så att huvuddelen av kursen kan hållas med tillräckligt många deltagare. Jag menar att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av körkortsutbildningen i fråga om mopedbilar och A-traktorer och genomföra ändringar i regelverket för att åtgärda de brister som finns.

25. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 11 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 17–19,
bifaller delvis motionerna

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 5 och
2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 2 och
avslår motionerna

2021/22:535 av Edward Riedl (M),

2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD),

2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD),

2021/22:698 av Robert Stenkvisst (SD),

2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S),

2021/22:761 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),

2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C),

2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD),

2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD),

2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C) yrkandena 1–3,

2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C),

2021/22:1216 av Ola Johansson (C),

2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S),

2021/22:1477 av Pia Steensland (KD) yrkandena 1–4,

2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S),

2021/22:2271 av Allan Widman (L),

2021/22:2483 av Robert Halef (KD),

2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M),

2021/22:2614 av Roger Haddad (L),

2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 1 och 3–5,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 53,

2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2,

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkandena 12 och 13,

2021/22:3610 av Lars Beckman (M),

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 54–56,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 33 och

2021/22:3937 av Linda Modig (C).

Ställningstagande

Antalet mopedbilar, vilka har 45 kilometer per timme som maximal hastighet, har ökat kraftigt under de senaste två åren och tagit över en stor del av marknaden från A-traktorerna, vilka har en maximal hastighet av 30 kilometer per timme. Jag vill i sammanhanget uppmärksamma att bl.a. Trafikverket har påtalat den dåliga trafiksäkerheten i mopedbilarna. Jag menar att det vid all introduktion av nya typer av vägfordon är väsentligt att det sker en utvärdering efter en tid, inte minst när det gäller trafiksäkerheten. För att få köra en mopedbil krävs det samma körkort som för en EU-moped, minst AM-körkort, där uppkörning görs på tvåhjulig moped. En mopedbil har dock helt andra vägegenskaper än en moped, då den får väga 425 kilo utan last. Jag anser att regeringen bör ge ansvarig myndighet i uppdrag att utvärdera mopedbilar, bl.a. vad gäller olycksstatistik, trafiksäkerhet, användning och körkortskriterier.

Den 15 juli 2020 ändrades reglerna för A-traktorer. Det har medfört att det är betydligt enklare att manipulera hastigheten och ställa om bilen till att inte ha någon hastighetsbegränsning. Förändringen har gjort att antalet A-traktorer har ökat, och tyvärr har också antalet olyckor ökat.

Jag kan samtidigt konstatera att för att få traktorkort för A-traktor krävs det i dag inte någon uppkörning, däremot ett teoriprov hos Trafikverket. Jag vill betona att nollvisionen för trafiksäkerhetsarbetet även måste gälla för fordon som kör med lägre hastigheter. Mot bakgrund av ökningen av de tunga fordon som registreras som A-traktorer, att körprov inte görs alls eller i ett annat enklare fordon samt den ökande olycksstatistiken, behövs det en översyn av vilka kriterier som ska ställas för att få framföra A-traktorer.

Jag välkomnar därför att regeringen gett Transportstyrelsen i uppdrag att se över regelverket för A-traktorer för att omöjliggöra manipulation av A-traktorerens hastighet, se över vilken del av vägnätet som A-traktorerna bör tillåtas trafikera och se över körkortskriterierna för A-traktorer.

26. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkande 1,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88 och 91 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 27,

bifaller delvis motionerna

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkande 2 och
2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 4 och
avslår motionerna
2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,
2021/22:1455 av Boriana Åberg (M),
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 28 och
2021/22:4622 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) yrkandena 1–
3.

Ställningstagande

Inledningsvis vill vi betona att s.k. svarta trafikskolor är ett växande problem i hela landet. Det tycks finnas en ökad efterfrågan från nyanlända som behöver körkort och därtill finns det personer som utnyttjar möjligheterna att tjäna pengar på detta. En svart trafikskola skiljer sig från en vanlig trafikskola genom att den inte har de tillstånd som regelverket kräver eller inte redovisar skatter och avgifter. Den som nyttjar en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning om handledaren saknar handledartillstånd. Dessutom riskerar man att få en utbildning av undermålig kvalitet. Det förekommer även att elever kan betala för genomförd riskutbildning utan att vara närvarande. Vi menar att det måste finnas någon form av test för att säkerställa att utbildningen har genomgåts och att deltagaren har förstått utbildningen. Möjligheten att bedriva svarta trafikskolor och övrigt fusk med körkortsutbildningar måste stoppas.

Vi kan vidare konstatera att det för många är en ekonomiskt betungande utgift att ta körkort, samtidigt som körkortet är mycket viktigt för att kunna få ett arbete. Vi ser positivt på möjligheten att övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för körkortsutbildningen. För att övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som har genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Introduktionsutbildningen är i dag giltig i fem år från den dag då utbildningen genomfördes. Det har tidigare varit möjligt att vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör. Det utgjorde ett incitament till en svart sidoinkomst och det var därför rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person vid privat övningskörning till fem stycken. Vi vill understryka att detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen, men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna.

27. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:4622 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) yrkandena 1–3 och

avslår motionerna

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 4,

2021/22:1455 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88 och 91 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis slå fast att det är av stor vikt att gemensamt bekämpa fusk och kriminell verksamhet. Det handlar om trafiksäkerheten för alla som rör sig i trafiken. Vi välkomnar de konkreta åtgärder för att stoppa fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet på transportområdet som regeringen föreslår i proposition 2021/22:190 och menar att detta är ett steg i rätt riktning. På några punkter behövs det dock några ändringar.

I propositionen föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet. Till skillnad från regeringen anser vi att avstängningar från prov på transportområdet inte bör kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Vi anser därför att regeringen bör återkomma med förslag om detta.

Vi vill vidare lyfta fram att polisen måste få direktåtkomst till fler av Transportstyrelsens uppgifter i enlighet med Transportstyrelsens förslag i utredningen Uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Det är viktigt att polisen enkelt kan kontrollera tillstånd när de av olika anledningar stoppar ett fordon. Vi anser därmed att ytterligare åtgärder krävs och att regeringen borde återkomma med konkreta förslag.

Slutligen vill vi också uppmärksamma behovet av att stärka konsumentens ställning. Det måste bli enklare att kontrollera att den trafikskola som man anlitar har tillstånd. I dag kan det göras via Transportstyrelsens webbplats, men dessvärre är sökfunktionen svår att hitta, mycket rudimentär och endast på svenska. Vi vill därför understryka behovet av att Transportstyrelsen ser över och kraftigt förbättrar sin konsumentinformation.

28. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 4 och avslår motionerna

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,

2021/22:1455 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 88 och 91,

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28 samt

2021/22:4622 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Det finns olika problem förknippade med att ta körkort. Förutom förekomsten av illegala trafikskolor vill jag här särskilt uppmärksamma att det finns körkortsaspiranter som fuskar när de ska göra sina körkortsprov. Jag vill lyfta fram att fusk vid körkortsprov har blivit ett allt vanligare problem, och detta innebär att det finns förare ute på våra vägar som inte har visat att de har de kunskaper som krävs för att framföra ett fordon på ett säkert sätt.

Jag kan konstatera att det finns olika sätt att fuska. Vid kunskapsprovet kan det t.ex. handla om att teknisk utrustning som små kameror och hörsnäckor smugglas in och att någon utanför hjälper till med att svara på frågorna. Det förekommer också att någon annan än den som ska ta körkortet gör provet på plats med hjälp av ett falskt id-kort, vilket även kan ske vid uppkörning. Vidare kan en bil skugga uppkörningsbilen och ha kontakt med den som kör upp via telefon eller öronsnäcka. Jag vill också uppmärksamma att det förekommer hot, våld och mutförsök mot provförrättare. Varianterna är många, och det har uppstått en marknad där körkort mer eller mindre säljs.

Detta är naturligtvis ett problem. Det handlar dels om provförrättarnas arbetsmiljö och möjligheter att genomföra sitt uppdrag, dels om att personer som inte har uppfyllt kriterierna för att få körkort får tillåtelse att framföra fordon på våra vägar, vilket äventyrar trafiksäkerheten och innebär en fara både för dem själva och för andra. Jag vill understryka att detta fusk måste åtgärdas om vi menar allvar med nollvisionen för skadade och döda i trafiken.

Jag välkomnar att Trafikverket har infört åtgärder för att minska fusket men jag måste samtidigt konstatera att fusket fortfarande pågår. Nya metoder för fusk utvecklas, och mörkertalet är sannolikt stort. Om Trafikverket hade kommit åt metoderna och regelmässigt kommit på fuskarna hade marknaden antagligen inte funnits kvar. Konsekvenserna för personer som blir påkomna med fusk och de som tillhandahåller fusket har hittills varit obefintliga.

Regeringen har gett i uppdrag åt Transportstyrelsen att överväga lämpliga åtgärder som kan bidra till att motverka illegal verksamhet i samband med trafikutbildning samt fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Uppdraget redovisades till regeringen i september 2020 med förslag på ett antal olika åtgärder. Transportstyrelsen föreslog ett samlat paket med åtgärder för att motverka bl.a. fusk vid förarprov. Rapporten har varit ute på remiss, och regeringen har nu gått vidare med en proposition. Jag välkomnar regeringens åtgärder mot svarta körskolor men anser att fler åtgärder behöver vidtas mot fusk vid körkortsprov. Regeringen bör skyndsamt återkomma med fler skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortsprov.

29. Insatser mot fusk vid förarprov och mot illegala trafikskolor, punkt 13 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkande 1,

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 88 och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 27 och 28 samt avslår motionerna

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkande 2,

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 7,

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V) yrkande 4,

2021/22:1455 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91 och

2021/22:4622 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C) yrkandena 1–3.

Ställningstagande

Inledningsvis vill jag peka på att illegala trafikskolor är ett växande problem i Sverige. Illegala körskolor uppträder i många fall som helt vanliga och lagliga körskolor och det är därför mycket svårt för eleverna att märka skillnaden mot

en laglig trafikskola. Omfattningen av den olagliga verksamheten syns inte minst på internet, där många illegala körskolor marknadsför sig på flera portaler. De illegala körskolorna snedvrider marknaden, och den illegala körkortsutbildningen har kopplingar till den organiserade brottsligheten. Konsekvenserna är många: elever blir lurade till dyra och undermåliga lektioner, de legala trafikskolorna riskerar att konkurreras ut och köerna till förarproven blir allt längre då fler och fler blir underkända och måste göra om provet. Jag ser positivt på att det håller på att tas fram ett nytt teoriprov som förhoppningsvis omöjliggör organiserat fusk på teoridelen, men det stoppar inte fuskets med körlektionerna. Jag kan konstatera att Transportstyrelsen har föreslagit ett antal åtgärder för att motverka fusk vid prov för förarbehörigheter eller yrkesbehörigheter på väg. Jag menar att förslagen bör genomföras.

Det har bl.a. framkommit att vissa personer har satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körelver genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet har jag föreslagit att antalet elever som en enskild privatperson kan handleda minskas från 15 till 5. Jag välkomnar att Transportstyrelsen nyligen har beslutat om en sådan skärpning.

För att tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola föreslår jag vidare att det införs en särskild färg på registreringskyltar för registrerade körskolebilar för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet.

30. Dubbelkommando i privatbilar, punkt 14 (M, C, L)

av Anders Åkesson (C), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 34 och

2021/22:4528 av Maria Stockhaus m.fl. (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis understryka att illegala körskolor är ett växande problem i Sverige. Vi anser att de förslag som regeringen lämnar i proposition 2021/22:190 är ett litet steg i rätt riktning men långt ifrån tillräckligt. Vi ställer oss bakom de skärpningar som innebär att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om avstängning från prov

på transportområdet. Vi ställer oss också bakom de föreslagna straffskärpningarna mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet. Det är enligt vår bedömning rimligt att dessa ska straffbeläggas i större utsträckning än tidigare och att befintliga straffbestämmelser skärps. Det är också rimligt att den som övningskör ska vara skyldig att medföra en identitetshandling och att skyldigheten ska vara straffsanktionerad.

Vi kan samtidigt konstatera att problemen med ett växande antal illegala trafikskolor inom ramen för organiserad kriminalitet inte är nya eller okända. I stället följer detta ett övergripande mönster där organiserat kriminella har tagit sig in i alla samhällssektorer. Detta hotar på lång sikt både stabiliteten i vårt land och människors förtroende för det gemensamma samhällsbygget. Vi har under lång tid lyft problemet med det växande antalet illegala trafikskolor, och att regeringen till slut agerar är positivt även om det är för lite och för sent. Vi vill framhålla att det är anmärkningsvärt att det har tagit åtta år för regeringen att gå från ord till otillräcklig handling.

Vi har i olika sammanhang lyft frågan om dubbelkommando i bilar. Vi menar att dubbelkommando i privatbilar bör kopplas till tillståndet för handledarskap vid övningskörning. En modell borde införas som innebär att de som har ett tidsbegränsat tillstånd tillåts att ha dubbelkommando och då bara i maximalt två bilar. Vi vill framhålla att detta är en viktig del av det brottsförebyggande arbetet mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet men att förslag om detta saknas i propositionen. Vi anser att detta är anmärkningsvärt och att det minskar möjligheten att på ett effektivt sätt beivra illegala körskolors verksamhet. Regeringen bör skyndsamt säkerställa att en sådan begränsning införs.

31. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov, punkt 15 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 16, 19, 35, 37, 44 och 45,

bifaller delvis motionerna

2021/22:899 av Patrik Jönsson (SD),

2021/22:1374 av Jessika Roswall (M) och

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 29 och avslår motionerna

2021/22:511 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 86, 89 och 90,
2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 6 och
2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 26 och 30.

Ställningstagande

Vi menar inledningsvis att regeringen inom ramen för EU bör verka för en harmonisering av kraven när det gäller körkort. Detta bör göras för att skapa förutsägbarhet och trygghet för förare samt säkerställa den fria marknadens krav på rättvisa villkor och fri rörlighet.

Vidare bör regeringen se över och förenkla konverteringen från automatkörkort till manuellt körkort. Vi kan konstatera att det i dag finns två körkort – ett som bara är för automatväxlade bilar och ett som är för både manuellt och automatväxlade bilar. Det innebär exempelvis att en person som har kört bil med automatväxel i tio år och vill konvertera sitt körkort måste köra upp på nytt. Vi menar att regeringen bör utreda en modell där körskolor kan uppdatera körkort. Detta bör göras för att minska köerna till uppkörning och förenkla för människor utan att ge avkall på trafiksäkerheten.

Dessutom vill vi peka på behovet av en översyn av förarutbildningen i syfte att förenkla reglerna. Vi är alla medvetna om att köerna till körskolorna är långa, och detta öppnar inte minst för olagliga körskolor. Detta är ett problem som enligt vår mening behöver lösas genom ett antal tänkbara åtgärder. En generell utredning av förarutbildningen med uppdrag att förenkla regelverken och minska kraven utan att ge avkall på krav på nödvändiga färdigheter bör tillsättas som en del av detta arbete.

Vi vill också föra fram behovet av förenklade krav på motorcykelkörkort inom EU. Dagens EU-lagstiftning innebär att varje nivå av motorcykelkörning kopplad till kubik kräver ett nytt körkort och en ny uppkörning. Detta är enligt vår mening en orimlig modell som kan jämföras med att en enskild körkortstagare för bil skulle tvingas till en ny uppkörning när han eller hon byter till exempelvis en större bil. Vi menar att regeringen därför aktivt bör arbeta inom EU för en förenkling av motorcykelkörkortet i denna del.

Vidare vill vi peka på vikten av att ge körskolor större möjlighet att påverka vilken elev som ska köra upp på förbokade tider utifrån bedömd lämplighet. Köerna till uppkörning för körkort är långa, och detta beror bl.a. på att en del körkortstagare kör upp innan de har tillräckliga kunskaper. För att ge större möjlighet för fler att klara sin uppkörning vid det första tillfället bör trafikskolorna ges en större möjlighet att påverka vem av deras kunder som är mogen att köra upp. Vi menar att regeringen bör återkomma med förslag i denna del.

Slutligen menar vi att regeringen bör utreda förutsättningarna för att förändra dagens giltighetstid för tiden mellan godkänt kunskapsprov och uppkörning. Syftet bör vara att perioden förlängs till åtta månader. Vi anser att detta bör göras för att öka transparensen och minska köer och onödig byråkrati.

32. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov, punkt 15 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 86, 89 och 90 samt avslår motionerna

2021/22:511 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:899 av Patrik Jönsson (SD),

2021/22:1374 av Jessika Roswall (M),

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 6,

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 16, 19, 35, 37, 44 och 45 samt

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 26, 29 och 30.

Ställningstagande

Vi tvingas inledningsvis konstatera att aggressiv körning blir allt vanligare på våra vägar. Vi uppmärksammar att yrkesförare dagligen larmar om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenten från en allvarlig olycka. Vi menar att den mer aggressiva körstilen delvis är ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik och ignorerande av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt vid en kamera i stället för genom polisnärvaro. Varje förare som allvarligt bryter mot gällande trafikregler utsätter inte bara sig själv för fara, utan även medtrafikanterna riskerar att skadas eller dödas på grund av någon annans likgiltighet inför trafikregler. Redan i tidig ålder, och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar, bör enligt vår mening medvetenheten om beteende i trafiken ökas med syftet att öka säkerheten på våra vägar.

Vidare anser vi att för dem som övningskör privat, s.k. privatister, bör fler obligatoriska utbildningsmoment förläggas till trafikskolor, vilka då skulle kunna stämna av hur utbildningen fortlöper och ge privatisten tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Genom att blanda privat utbildning med trafiklärarledd utbildning skulle enligt vår mening privatister få bättre information om hur långt de har kommit i utbildningen och tips och råd om de moment som de behöver öva på. Vi menar att flera obligatoriska moment bör ingå i körkortsutbildningen.

Vi vill dessutom uppmärksamma att alltför många som har utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning. De som kuggas behöver därmed boka fler uppkörningstider. Vi konstaterar att detta är ett problem för etablerade trafikskolor, eftersom uppkörningstiderna blir allt färre. Vi menar att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider då de ganska tidigt i elevens utbildning kan se när i tiden han eller hon kommer att vara klar för uppkörning.

33. Vissa andra frågor om förarutbildning och förarprov, punkt 15 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 26, 29 och 30, bifaller delvis motionerna

2021/22:1374 av Jessika Roswall (M) och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 35 och avslår motionerna

2021/22:511 av Ann-Sofie Lifvenhage (M),

2021/22:899 av Patrik Jönsson (SD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 86, 89 och 90,

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 6 och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 16, 19, 37, 44 och 45.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis notera att det för många blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Sedan 2020 måste en blivande förare ha klarat kunskapsprovet innan man får göra körprovet, och giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov är fyra månader. Jag menar att systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort när det är studieuppehåll, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till nästa sommar för att på nytt försöka ta körkort, trots att kunskapsprovet blev godkänt när det gjordes. Det faktum att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara långa under sommarmånaderna gör att många tvingas betala en gång till för att skriva om kunskapsprovet. Jag vill i sammanhanget betona att ett innehav av B-körkort ofta är ett grundläggande krav för att ens vara påtänkt för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna process minskar därför många ungas chanser att hitta

jobb. Jag anser att det inte är rimligt att utsätta främst ungdomar och studenter för denna tidspress, som tillika kan bli en mycket kostsam process för de många ungdomar som lever på knappa studiebidrag och studielån. Mot denna bakgrund bör giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov för körkortsbehörighet B förlängas till sex månader. Trafikverket förlängde till följd av den pågående pandemin under 2020 tillfälligt giltighetstiden för ett godkänt kunskapsprov till sex månader. Detta bör enligt min mening permanentas.

Jag menar vidare det bör införas krav på alkoholås på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkoholås finns redan för den trafikskola som vill bli medlem i STR. Jag vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel. Avslutningsvis menar jag att det bör tillsättas en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen.

34. Körkortsfrågor, punkt 16 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 36 och 46,

bifaller delvis motion

2021/22:532 av Edward Riedl (M) och

avslår motionerna

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8,

2021/22:490 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) yrkande 3,

2021/22:794 av Kerstin Lundgren (C),

2021/22:1147 av Hans Eklind (KD),

2021/22:1441 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2044 av Johnny Skalin (SD) och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77, 84 och 85.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att problemet med förfalskade och ogiltiga körkort växer. Vi vill därför starkt understryka att Sverige behöver fler poliser på vägarna som beivrar denna brottslighet. Det behövs sannolikt även skärpta lagar och påföljder med krav på att uppvisa giltigt körkort. Vi menar att regeringen därför bör låta göra en översyn av befintlig lagstiftning i denna del

för att underlätta för polisen och rättsväsendet att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort.

Vi vill vidare lyfta fram behovet av att utreda en möjlig samordning kring fler yrkesbehörigheter på samma körkort. I dag har varje fordon ett eget körkort. Vi menar att det här rimligen finns möjligheter till en förbättrad samordning. Regeringen bör därför se över möjligheten att fler yrkesbehörigheter ska kunna rymmas på samma körkort.

35. Körkortsfrågor, punkt 16 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 16 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 77, 84 och 85,
bifaller delvis motion

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 8 och
avslår motionerna

2021/22:490 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) yrkande 3,

2021/22:532 av Edward Riedl (M),

2021/22:794 av Kerstin Lundgren (C),

2021/22:1147 av Hans Eklind (KD),

2021/22:1441 av Boriana Åberg (M),

2021/22:2044 av Johnny Skalin (SD) och

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 36 och 46.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det i dagsläget är i princip riskfritt för förare som kommer från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort. Olika rättsfall visar att man i dessa fall inte kan bevisa att individen saknar körkort, och eftersom det inte finns något krav på människor som inte är folkbokförda i landet att ha svenskt körkort kan de enligt vår bedömning inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära en livsfara för både bilföraren och omgivningen, sänder kryphålen även en farlig signal om att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Vi vill understryka att det är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och legitimitet att förare som inte är svenska medborgare kan undgå svenska regler och därmed även undgå juridiska påföljder. Vi vill framhålla att möjligheten att kontrollera utländska

körkort bör utökas och att ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör införas snarast.

Vidare vill vi uppmärksamma frågan om körkortsfunktioner. Vi kan konstatera att möjligheten att starta en bil i dag är förknippad med säkerhetsfunktioner i själva nyckeln. Rent tekniskt måste en nyckel och ett fordon vara programmerade mot varandra för att bilen ska starta. Sedan denna funktion infördes har antalet tillgrepp av fordon minskat, men kriminella har hittat en lösning för att kringgå den här säkerhetsfunktionen i nyckellösa bilar. Vi menar att körkort kan utrustas med ett chip som sätts in i en korthållare i bilen för att ytterligare öka säkerheten. En sådan lösning skulle innebära att ett körkort som har lagts in i bilens kartotek gemensamt med nyckeln kan starta fordonet, vilket påtagligt skulle försvåra möjligheterna för kriminella att komma över fordonet. Verkstäder bör i detta system utrustas med ett s.k. verkstadskort. Ytterligare fördelar med ett sådant system är att personer som saknar körkort inte kan köra bilen. Dessutom kan det begränsa hastigheten för yngre förare, vilket är en funktion som redan erbjuds i extranycklar hos vissa bilmärken.

Det är avslutningsvis mycket viktigt att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion. Vi kan konstatera att det i dag finns möjligheter att köpa sitt körkort via internet och därmed kringgå hela systemet med ett reglerat körkortsinnehav. Normalt sett gör polisen kontroller i de datasystem som de förfogar över för att säkerställa att innehavaren verkligen har ett körkort. Vi vill betona att körkortet är en personlig värdehandling, och därför är det viktigt att körkortet verkligen har säkerhetsfunktioner som säkerställer dess äkthet. För den som vill utge sig för att vara innehavare av ett svenskt körkort för att köra utomlands är det enkelt att köpa ett förfalskat dokument. Vi menar att det därför är av yttersta vikt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet, exempelvis genom fingeravtryck, synligt öra eller liknande. Därtill vill vi uppmärksamma att det finns andra tekniska lösningar för att höja säkerheten och begränsa marknaden för förfalskade körkort.

36. Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre, punkt 17 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15 och 93,
bifaller delvis motionerna
2021/22:29 av Angelica Lundberg (SD) och

2021/22:371 av Jörgen Grubb (SD) samt
avslår motionerna
2021/22:1728 av Emma Hult (MP) yrkande 2 och
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 55 och 56.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall leda till sämre möjligheter att köra bil och i vissa fall även till att en person anses olämplig att framföra ett fordon. Samtidigt kan vi konstatera att allt färre läkare anmäler olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske t.o.m. dödade till följd av olämpliga förare i trafiken, bör möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare ses över. För att värna säkerheten för äldre förare skulle dessutom ett enklare test av förmågan att framföra sitt fordon vara värdefullt. Vi menar därför att möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år bör utredas.

Vidare anser vi att regeringen bör låta utreda möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare. Vi kan konstatera att betydande skärpningar har införts i de trafikmedicinska bedömningarna när det gäller tunga behörigheter. Det innebär att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de har haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Att de nya bestämmelserna följs och därmed hindrar nya körkortsinnehavare från att ta tunga behörigheter är logiskt. Däremot är det enligt vår bedömning orimligt att förare som yrkesmässigt har kört prickfritt i 30 år eller mer plötsligt inte längre anses vara dugliga i trafiken. Vi menar att de genom sin yrkesutövning mer än väl har bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de exempelvis har ett begränsat synfält eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Många dugliga yrkesförare har över en natt blivit fråntagna sina möjligheter till försörjning. Det är rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning fram till sin pensionering, under förutsättning att de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alltjämt har förmågan i behåll. På så sätt mildras den knivskarpa övergången av de skärpta medicinska kraven, och kompetenta yrkesförare kan förbli i tjänst. Vi vill betona att det finns en möjlighet för nationella myndigheter att ge förare med god prognos ett fortsatt undantag, och detta bör också ske.

37. Trafikmedicinska bedömningar och tester för äldre, punkt 17 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 55 och 56 samt avslår motionerna

2021/22:29 av Angelica Lundberg (SD),

2021/22:371 av Jörgen Grubb (SD),

2021/22:1728 av Emma Hult (MP) yrkande 2 och

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 15 och 93.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona vikten av att vi har bilförare som kan framföra sitt fordon på ett säkert sätt i en säker trafikmiljö med vägar av god kvalitet. Detta är avgörande för att nå de högt uppsatta målen i arbetet med nollvisionen i trafiken. Tyvärr tvingas jag konstatera att det förekommer att personer tillåts köra bil trots att de av medicinska skäl inte borde få göra det.

Eftersom ansvaret för trafikmedicinska bedömningar och intyg ligger på regionerna, vilka ansvarar för hälso- och sjukvården i landet, behövs det enligt min mening en organisation inom respektive region för dessa bedömningar. Då det saknas nationella riktlinjer för hur dessa bedömningar ska gå till innebär dagens situation att personens bostadsort avgör hur bedömningen går till. Jag vill peka på att de trafikmedicinska bedömningarna i Sverige är av olika kvalitet och förenade med långa väntetider. Därför behöver det införas en rikstäckande trafikmedicinsk kompetens. Mot denna bakgrund är det nödvändigt att regeringen genom ett uppdrag till ansvarig myndighet ser till att trafikmedicinska bedömningar sker utan dröjsmål, med hög kompetens och med likhet över landet för att säkra att man lever upp till gällande trafikmedicinska säkerhetskrav. Dessutom behöver regeringen se till att det utformas enhetliga nationella riktlinjer och regler för hur bedömningen av en patients körförmåga bör genomföras.

38. Synkontroller vid körkortsförnyelse, punkt 18 (SD, C, KD, L)

av Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD), Helena Gellerman (L) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:1120 av Ulrika Jörgensen (M),

2021/22:1472 av Pia Steensland (KD),

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 94,

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 57,

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 66 och

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9 och

bifaller delvis motion

2021/22:1728 av Emma Hult (MP) yrkande 1.

Ställningstagande

Synnedläggande är ett vanligt förekommande problem hos en stor del av befolkningen, och detta kan enligt vår bedömning påverka trafiksäkerheten negativt. Vi vill inledningsvis betona att ett säkert trafikbeteende bygger på en god överblick av trafikmiljön. Oavsett tekniska framsteg måste förarens varseblivning genom sinnen vara tillförlitlig. Samtidigt kan vi konstatera att synen förändras över tid och att föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre. Tendenser till försämrad syn kan uppträda redan vid 40–45 års ålder, och vid 60 års ålder har de flesta mer eller mindre förändrad syn.

Dagens regelverk innebär att det endast utförs synkontroller för körkortsinnehavare som har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter, men det krävs inga synundersökningar för privatpersoner med lättare körkortsbehörigheter, bortsett från testet i samband med att man tar körkort för bil. I Sverige gäller att förare av tyngre fordon ska kontrollera synen, som en av flera hälsoaspekter, vart femte år efter att de har fyllt 45 år. Vi vill peka på att denna skillnad mellan olika körkortsbehörigheter är ologisk. Att ha en tillfredsställande syn är en självklarhet – oavsett behörighetsnivå – för att upprätthålla trafiksäkerheten. Det vore därför rimligt att alla får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Enligt vår bedömning bör möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna därför utredas. En sådan utredning bör göras utifrån ett tydligt trafiksäkerhetsperspektiv. Vi menar att regeringen, inom ramen för en sådan utredning, bör låta undersöka behovet av att införa obligatoriska

syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder. Sådana obligatoriska syntester bör genomföras när föraren har kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras. Vi vill i sammanhanget även understryka att ett införande av obligatoriska synkontroller vart tionde år skulle ske i ett system som redan finns för de som är yrkesförare. Det torde därmed betinga endast marginella kostnader för staten.

39. Synfäلتsbortfall, punkt 19 (C, L)

av Anders Åkesson (C) och Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 58 och 59 samt

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 67 och 68,

bifaller delvis motion

2021/22:3917 av Linda Modig (C) och

avslår motion

2021/22:3467 av Betty Malmberg (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfäلتsbortfall, och vår inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att göra så. Vi menar att personer med mindre allvarliga funktionsnedsättningar såsom synfäلتsbortfall bör kunna få sin lämplighet som förare av motorfordon prövad. Flertalet personer med synfäلتsdefekter kan genom sitt körbeteende kompensera synfelet och fortsätta att framföra fordonet på ett trafiksäkert sätt. Dessa personer bör kunna få dispens och behålla körkortet. För att råda bot på dagens situation fordras ett utredningsarbete för att undersöka hur ett nytt system för körprov på väg kan införas. Frågor som behöver utredas är bl.a. vad som ska ingå i ett sådant test och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill behöver behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen klargöras, bl.a. möjligheten att genomföra körprov i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfäلتsdefekter före en eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke.

Vi vill i sammanhanget påminna om att riksdagen genom ett tillkännagivande i juni 2020 uppmanade regeringen att återinföra möjligheten att

använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall och att utreda ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter. Vi har noterat att regeringen i september 2021 gav VTI i uppdrag att analysera testmetoder för att bedöma om undantag kan medges från de medicinska kraven i fråga om horisontellt synfält för körkort, vilket ska redovisas i september 2022. Enligt vår mening är det rimligt att snarast ge i uppdrag till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt undersökas hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

40. Vissa behörighetsfrågor, punkt 20 (C)

av Anders Åkesson (C).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 20 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 52 och avslår motionerna

2021/22:68 av Björn Söder (SD),

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3,

2021/22:366 av Jörgen Grubb (SD),

2021/22:1016 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S),

2021/22:2414 av Ida Drougge (M),

2021/22:3059 av Kjell Jansson (M),

2021/22:3518 av Johan Hedin (C) yrkande 5 och

2021/22:3556 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Jag vill påminna om att körkort med utökad B-behörighet (B96) infördes 2013 och att dessa ger behörighet att köra fordonskombinationer med en sammanlagd totalvikt på upp till 4 250 kilo i stället för 3 500 kilo med vanligt B-körkort. Jag vill framhålla att möjligheten att skaffa sig rätten att framföra tyngre fordonsekipage verkar ha varit uppskattad och jag vill understryka att det också är motiverat från trafiksäkerhetssynpunkt.

Eftersom det blir allt vanligare med el- och gasbilar och eftersom dessa överlag har en högre egenvikt än traditionella bensin- eller dieslbilar bör gränsvärdena för när en förare måste skaffa körkort med utökad B-behörighet

ses över. En sådan översyn borde handla om en eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96-körkort och B-körkort.

41. Däckfrågor, punkt 21 (M, SD, L)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD) och Richard Herrey (M).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 21 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motionerna
2021/22:534 av Edward Riedl (M),
2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58,
2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 60 och
2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 27,
bifaller delvis motionerna
2021/22:218 av Julia Kronlid (SD) och
2021/22:3557 av Lars Beckman (M) samt
avslår motionerna
2021/22:28 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,
2021/22:147 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,
2021/22:1946 av Lotta Olsson (M),
2021/22:3606 av Lars Beckman (M) och
2021/22:3607 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att det nu gällande regelverket innebär att fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det råder vinterväglag. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–15 april. Dubbdäck får användas även under annan tid om det är eller kan antas råda vinterväglag. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen, och bedömningen görs av polisen på plats där föraren befinner sig. Övrig tid är det sommartäck som gäller.

Vi kan konstatera att det finns flera problem med dessa datumregler. Vi vet alla att tidpunkten för när det blir nödvändigt att byta till eller från dubbdäck varierar i olika delar av landet på grund av skillnader i klimatet. Det kan dessutom vara vinterväglag långt in i april månad även i södra Sverige. Vi vill betona att dubbdäck måste kunna användas när de behövs, och det behovet kan variera över landet. När våren kommer sent kan det dessutom bli en stor anhopning av fordonsägare som vill byta till sommartäck under en mycket

kort tid. Det snäva tidsfönstret för skifte av däck enligt dagens regelverk ger landets bilister i princip två veckor för att på våren byta från dubbdäck till sommaräck och därmed även två veckor för alla Sveriges däckverkstäder. Många däckhandlare vittnar om mycket ansträngda tidsperioder och att de inte hinner med att byta däcken under föreskriven tid.

Mot den bakgrunden menar vi att regeringen bör låta göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinteräck. Dubbdäcksförbudet behöver ses över för att ge ytterligare möjlighet till flexibilitet beroende på lokala väderförhållanden. Regeringen bör därför tillsätta en utredning som ser över det befintliga regelverket med syftet att en något mer flexibel övergång bör komma till stånd. En regional differentiering med ett väl tilltaget tidsspänn för däckbyte skulle kunna ge både hög trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan och samtidigt värna människors arbetsmiljö. Vi vill betona att dubbade vinteräck naturligtvis inte ska användas på vägar med sommarvägslag, men samtidigt kan man inte heller skapa en situation där människor tvingas bryta mot regelverket. Det bör därför övervägas om dubbade vinteräck kan tillåtas under en längre tid på våren.

42. Belysning på fordon, punkt 22 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 22 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 55 och
avslår motion

2021/22:38 av Aron Emilsson (SD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att regelverket inom trafikområdet föreskriver att fordon ska använda halvljus vid mörker eller dåliga väderförhållanden, och i detta ingår även att bakljus på fordon ska vara tända. Under goda siktförhållanden kan däremot en annan lykta användas, det som i vardagstal kallas varsellykta.

Sedan Sverige gick med i EU ska också s.k. helbilsgodkända fordon godkännas i trafikmiljön. Vi vill uppmärksamma att detta innebär att många bilar körs med enbart varselljus i stället för halvljus när det är dagsljus, vilket innebär att de bakre ljusen inte är tända. Detta får till följd att många fordon inte har de bakre ljusen tända i skymning eller dåligt väder. Vi vill peka på att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten. Dessutom skapas situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon eftersom det då

krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller inte.

Vi vill understryka att Sverige är ett avlångt land där vädersituationen skiljer sig stort mellan norra och södra delen. Det är vidare ett faktum att landet dessutom har ett väderläge som i allt väsentligt skiljer sig från stora delar av Europa. Vi menar att just dessa skillnader är skäl nog att ha ett tydligare krav på synlighet än vad som är normalt i andra delar av Europa. Sverige bör därför, som en nationell bestämmelse, återinföra de gamla belysningskraven på fordon registrerade i Sverige. Våra årstider, med skiftande väderförhållanden, ställer helt andra krav på synlighet i vägtrafiken. Därför är det också rimligt att fordonens belysning är anpassad för detta.

43. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer, punkt 23 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 23 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkännager detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 78 och avslår motionerna

2021/22:34 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2021/22:1403 av Emilia Töyrä m.fl. (S),

2021/22:1732 av Cecilie Tenfjord Toftby (M) och

2021/22:2157 av Yasmine Bladelius (S).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att ett stort antal personer varje år omkommer på svenska vägar. Vi menar att det finns flera orsaker till det höga antalet omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. En av orsakerna är bristande bältesanvändning, även om det har skett en förbättring över tid. Vi vill understryka att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur. Det är också viktigt att frågan om huruvida bilbältet har använts eller inte avspeglas vid en eventuell ekonomisk påföljd vid olycka. Vi menar att regelverket om bältesanvändning bör skärpas, bl.a. genom att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte bör utredas.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2021/22:190 Åtgärder mot fusk vid förarprov och mot illegal utbildningsverksamhet på transportområdet:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211).

Följdmotionerna

2021/22:4528 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillståndsprövning för dubbelkommandon i privatbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4622 av Anders Åkesson och Mikael Larsson (båda C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas bemyndiganden för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter om avstängning från prov på transportområdet och att avstängningsbeslut inte ska kunna överklagas till allmän förvaltningsdomstol, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att polisen bör få direktåtkomst till fler av Transportstyrelsens uppgifter och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen bör se över och kraftigt förbättra sin konsumentinformation och tillkännager detta för regeringen.

Motioner från allmänna motionstiden 2021/22

2021/22:22 av Emma Berginger och Emma Hult (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en breddad nollvision som innefattar även dem som dör och skadas av trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkt bashastighet i tätort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hastighetsefterlevnad bör vara ett högt prioriterat arbete och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om genomsnittsmätning av hastigheter med fasta trafikkameror och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen behöver utreda och föreslå lagstiftning och regelverk som möjliggör en introducering av geofencing för hastighetsefterlevnad och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:28 av Angelica Lundberg (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett förbud mot användning av odubbade friktionsdäck under sommartid och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en åldersbegränsning på däck ska utredas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:29 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lämplighetspröva äldre förare och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:34 av Angelica Lundberg (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten till en lagstiftning om bakåtvänt bilåkning för små barn och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om otillåten användning och försäljning av uttjänta bilbarnstolar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:38 av Aron Emilsson (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om fordonsindustrins och bilhandlarnas ansvar och behovet av särskilda insatser och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om riktade upplysningskampanjer lokalt, regionalt och nationellt och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:53 av Ann-Christine From Utterstedt (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att begränsa antalet elever vid privat övningskörning till fem stycken per handledare och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet mot olaglig körskoleverksamhet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:68 av Björn Söder (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att innehavare av körkortsbehörighet B också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:125 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snarast införa standardtid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:147 av Eric Palmqvist (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att däck är en färskvara och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av efterlevnad och påföljd och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:218 av Julia Kronlid (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:342 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:366 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det ska krävas förarbevis för att få framföra övriga motordrivna fordon, liknande det för moped klass 2, samt att en åldersgräns på 15 år ska införas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:371 av Jörgen Grubb (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att testa körkortsinnehavare från 65 år och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:401 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att prioritera uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:447 av Jessica Thunander m.fl. (V):

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen skyndsamt bör återkomma med skarpa förslag för att motverka fusk vid körkortsprov och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att göra en översyn av körkortsutbildningen för mopedbilar och A-traktorer och genomföra ändringar i sitt regelverk för att åtgärda de brister som finns och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör utreda möjligheten att som komplement till böter

och/eller indraget körkort införa en utbildning där den som kör vårdslöst lär sig ett nytt beteende, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:487 av Michael Rubbestad (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa hastighetsbegränsning om 30 km/tim vid förskolor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:490 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:501 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ny svensk standard för viadukthöjdvärnare för att hindra fordon från att köra in i viadukter och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:502 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda arbetet med att bygga bort plankorsningar där snabba tåg passerar genom tätorter, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:511 av Ann-Sofie Lifvenhage (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse Södermanland till pilotlän för att sätta nya utarbetade rutiner, samarbeten och tider i verket samt utvärdera dessa för att möjliggöra för fler att ta körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:522 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att värna både trafiksäkerhet och framkomlighet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:532 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja bötesbeloppet för individer som inte kan uppvisa ett giltigt körkort vid bilkörning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:534 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att återkomma till riksdagen med förslag på förändrad lagstiftning som tillåter vinterdäck under en längre säsong än i dag och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:535 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av regelverken för A-traktorer i syfte att överväga möjligheten att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen för innehavare av körkort med AM-behörighet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:538 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning där blåljuspersonal arbetar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:616 av Eric Palmqvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring A-traktorer ska ses över och moderniseras med utgångspunkt i att tillåta en maximal konstruktiv hastighet om 45 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:634 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska ge Trafikverket i uppdrag att göra en översyn av hastighetsbegränsningarna på landets vägar och i förekommande fall höja dessa och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:679 av Staffan Eklöf (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras av reglerna för hastighetsbegränsning och av andra säkerhetsregler för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:692 av Mats Nordberg och Magnus Persson (båda SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återställa stegen 50, 70, 90, 110 samt 120 som normala hastighetsbegränsningar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ha att tillse att statliga vägar har tillräckligt god standard för att de tidigare hastighetsgränserna ska kunna återställas och tillkännager detta för regeringen.

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att genomfarter genom samhällen som huvudregel ska vara byggda för, eller byggas om för, att medge hastighetsgräns inte lägre än 50 kilometer per timme och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ändrade hastighetsgränser på statliga vägar ska beslutas i politiska församlingar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:698 av Robert Stenkvist (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket och kommunerna rättighet att begränsa tillgängligheten för A-traktorer och mopeder klass 1 med kaross på det allmänna vägnätet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:729 av Paula Örn och Joakim Järrebring (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverken avseende A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:761 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta A-traktorer lyda under samma regelverk som mopedbilar och samtidigt göra en översyn av förarutbildningen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:786 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att minska olyckorna med A-traktorer som en del av nollvisionen i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:794 av Kerstin Lundgren (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om uppdrag till regeringen att gentemot EU-kommissionen verka för att underlätta för personer verksamma utanför EES att kunna förnya sitt svenska körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:803 av Heléne Björklund (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över straffpåföljden när en person kör ifrån polisen, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:810 av Johan Löfstrand m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:899 av Patrik Jönsson (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1016 av Mikael Dahlgvist och Lars Mejern Larsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ta fram en ny motorcykelklass och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1035 av Magnus Oscarsson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 50 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1120 av Ulrika Jörgensen (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett syntest vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1133 av John Weinerhall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik eller åtminstone utöka antalet sträckor med sådana begränsningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1147 av Hans Eklind (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige i samband med revideringen av EU:s körkortsdirektiv bör lyfta frågan om förnyelse av svenska körkort vid utlandsmyndigheter i stater utanför EES och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1161 av Kjell-Arne Ottosson (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdatera och modernisera föreskrifter för de fordon som behandlas i motionen samt utreda

om eventuella säkerhetshöjande åtgärder kan krävas med höjd hastighetsgräns och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1181 av Anne-Li Sjölund (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att separata AM-körkort bör införas för två- respektive fyrhjuliga fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över villkoren för vilka fordon som får registreras som A-traktor (EPA) och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för mopedbil och A-traktor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1188 av Daniel Bäckström (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta förebyggande åtgärder som gör att olyckor med A-traktorer kan undvikas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1216 av Ola Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en ökning av A-traktorerers högsta tillåtna hastighet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1250 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommuner ska få möjlighet att sätta upp och finansiera hastighetskameror och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1295 av Leif Nysmed (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1309 av Ann-Christin Ahlberg och Paula Holmqvist (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över hastighetsbestämmelserna för A-traktorer och mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1310 av Jörgen Hellman (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet, fordon, nollvisionen och kontroller och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1374 av Jessika Roswall (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förlängd giltighetstid för kunskapsprov för körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1403 av Emilia Töyrä m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga lagstadgad reflexanvändning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1441 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skyldigheten att uppvisa körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1455 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en trafiklärlarlegitimation för professionella trafikskolor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1472 av Pia Steensland (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa obligatoriska synkontroller i samband med körkortsförnyelse senare i livet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1477 av Pia Steensland (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att det ska ingå praktiska moment även för A-traktorer och mopedbilar under körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa krav på användning av bilbälte i A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas reglering av passagerarantalet och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för maxhastigheterna för A-traktorer och mopedbilar utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1558 av Magnus Manhammar (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1568 av Serkan Köse (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal bör införas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1621 av Per Åsling (C):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1626 av Per Schöldberg och Peter Helander (båda C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om variabel hastighetsskytning på landsbygdens vägar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1714 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägar med hög frekvens av viltolyckor bör prioriteras vid uppsättning av viltstängsel och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1728 av Emma Hult (MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda om ytterligare krav ska ställas på läkare så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1732 av Cecilie Tenfjord Toftby (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1748 av Carl-Oskar Bohlin (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hastighetssänkningar på större vägar utan mitträckesseparering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1752 av Malin Larsson och Kristina Nilsson (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att se över möjligheterna för en samlad översyn av regelverken gällande epatraktorer och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1780 av Viktor Wärnick (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hastighetsgränser på vägar inte ska kunna sänkas utan berörda kommuners medgivande och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1913 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt stopp för obehövade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:1946 av Lotta Olsson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram klara kriterier för vad som är ett vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2015 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn bör göras så att undertecknat avtal kan gälla för alla yrkesgrupper i behov av C-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2044 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utdöma mycket höga bötesbelopp och låta polisen beslagta och att förstöra ett fordon vars ägare framfört fordonet utan körkort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:2091 av Johnny Skalin (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om 0 promille och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2157 av Yasmine Bladelius (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2235 av Erik Ottoson (M):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör vidta åtgärder för att begränsa antalet dödade och skadade jakthundar i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2271 av Allan Widman (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2414 av Ida Drougge (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande regler för körkort som gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2451 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta sänkningen av hastighetsgränserna, satsa på ökad vägsäkerhet samt satsa på vägunderhållet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2483 av Robert Halef (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regler och utbildningar för förare, samt möjligheterna att införa begränsningar av EPA-traktorer och ombyggda mopedbilar på vissa vägar, och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2489 av Alexandra Anstrell (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av regelverken för A-traktorer i syfte att öka den tillåtna hastigheten till 45 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2518 av Hans Rothenberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige och EU ska återgå till normaltid utan årliga tidsomställningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2614 av Roger Haddad (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för EPA i syfte att öka trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2618 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att möjligheterna för en nationell likriktad utbildning i uttrykningskörning bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2863 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att sänka gränsen för körkortsåterkallelse vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inrätta en ny databas för inrapportering av olycksstatistik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2932 av Thomas Morell m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer från dagens 30 kilometer i timmen till 45 kilometer i timmen samt ett tillägg på behörigheten AM och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att vidta kraftfulla åtgärder vid konstaterande av manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om plomberingen av den hastighetsbegränsande anordningen och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa bälteskrav i A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta ackrediterade verkstäder utföra teknisk undersökning gällande manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktorer, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:2953 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensiviera arbetet med att minska antalet oönskade plankorsningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2954 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2968 av Thomas Morell m.fl. (SD):

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation för att anpassas till hastighetsgränsen 130 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till den tidigare indelningen av hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebalagen och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra nationella bestämmelser om att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd och tillkännager detta för regeringen.

58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brukande av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten gällande beteende i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försvåra möjligheten att bedriva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:2993 av Markus Wiechel (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av bälteskrav för framförandet av epa- och A-traktorer samt mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av krav på vinterdäck i vissa sammanhang för epa- och A-traktorer samt mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3057 av Kjell Jansson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna att höja hastigheten på motorvägarna till 130 km/h och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3059 av Kjell Jansson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att ta bort kravet på motorcykelkörkort för skottrar om max 125 kubik och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3105 av Cecilia Widegren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa vintertid och i stället införa ständig sommartid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3108 av Cecilia Widegren (M):

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över på vilket sätt antalet trafikolyckor som orsakas av vilt och vildsvin ska minska och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3112 av Cecilia Widegren m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en justering av hastigheten för EPA-traktorer så att reglerna likställs med dem som gäller för EU-mopeder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Transportstyrelsen i uppdrag att omgående analysera eventuella nackdelar i fråga om trafiksäkerhet, utbildning och liknande vad gäller fordon av samma karosskaraktär eller mer omfattande jämfört med hastighetsbegränsningar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3162 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3195 av Jessica Thunander m.fl. (V):

12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att se över reglerna för A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att tillse att även A-traktors utsläpp ska regleras och ingå i besiktningen av dessa och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3203 av Nooshi Dadgostar m.fl. (V):

14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör återkomma med förslag på att införa en ny bashastighet på maximalt 40 kilometer i timmen inom tätbebyggt område och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3394 av Helena Gellerman m.fl. (L):

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att tillse att myndigheter ställer krav på hållbara hastigheter vid upphandling och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underhållet av vägmarkeringar som syftar till att stärka trafiksäkerheten bör prioriteras och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ansvarig myndighet bör få i uppdrag att utvärdera mopedbilar och A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att skyndsamt se över regelverket gällande A-traktorer för att omöjliggöra manipulation av A-traktors hastighet och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att se över körkortskriterierna för att få framföra en mopedbil eller en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av en rikstäckande trafikmedicinsk kompetens och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att införa enhetliga nationella regler för bedömning av körförmågan och tillkännager detta för regeringen.

57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda behovet av att införa regelbundna synkontroller för privatpersoner och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återinföra möjligheten att använda ett simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppmana regeringen att göra en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck med syftet att åstadkomma en regional differentiering och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3467 av Betty Malmberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens beslut om körkortsåterkallelser till följd av synfältsnedsättningar ska vara evidensbaserade och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3502 av Anders Åkesson och Johan Hedin (båda C):

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra lagen vad beträffar framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja bruket av alkoholås i fordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tekniksatsning för ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3518 av Johan Hedin (C):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det krävs ett förtydligande av likabehandlingsprincipen i de regelverk som styr underhåll och utveckling på våra vägar, så att inte motorcyklister missgynnas, och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras så att fler tvåhjuliga fordon får framföras med B-körkort eller B-körkort med utökad behörighet och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket bör ändras för att möjliggöra viss övningskörning för motorcykelkörkort i enlighet med det som uttrycks i motionen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3523 av Ola Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högsta tillåtna hastighet för motorfordon med bromsad släpvagn ska vara 90 km/tim på motorväg och motortrafikled och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3556 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3557 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3558 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att höja högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 140 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3579 av Johan Hedin m.fl. (C):

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tiden som körkortet återkallas eller villkoras med alkohol bör utökas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3606 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga rapportering av däck vid trafikolyckor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3607 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dubbdäcksförbuden och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3610 av Lars Beckman (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att arbeta för att höja trafiksäkerheten för A-traktorer och därigenom kunna höja hastigheten till samma hastighet som s.k. mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3679 av Anders Åkesson m.fl. (C):

23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör driva på Transportstyrelsen för att myndigheten inom

- ramen för UNECE:s arbete ska tillse att både manliga och kvinnliga krockdockor används i trafiksäkerhets- och certifieringsarbetet för personbilar och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska tillse att Trafikverket och forskningsinstitut typ VTI som arbetar med trafiksäkerhet ges erforderliga resurser från staten för att främja jämställdhet inom trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
 52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en översyn och eventuell justering av dagens viktbegränsningar för B96- och B-körkort behövs då el- och biogasdrivna fordon får en högre egenvikt, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja maxhastigheten för A-traktorer till 45 km/tim, analogt med EU-moped, och tillkännager detta för regeringen.
 55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbättra trafiksäkerheten för förare och passagerare i en A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
 56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla regelverken för fordon för ungdomar och göra dessa enhetligare för både A-traktor och EU-moped och tillkännager detta för regeringen.
 57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar samt andra åtgärder och tillkännager detta för regeringen.
 66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att man, inom ramen för en utredning, bör låta undersöka det rimliga i att införa obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder och tillkännager detta för regeringen.
 67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatorm på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
 68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt tillsätta en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3755 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att förebygga olyckor på mc och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3757 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om harmoniserade krav för körkort inom hela EU och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över och förenkla konverteringen från automatkörkort till manuellt körkort och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om differentiering av hastighet på motorväg och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förbättrade möjligheter att genomföra vägarbeten under dygnets alla timmar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur digital teknik kan användas för att differentiera hastigheten beroende på underhåll, vägarbete och vägunderlag och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över en större flexibilitet avseende dubbdäcksförbudet och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsbegränsningar för släpvagnar och husvagnar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att aktivt verka för att A-traktorer fortsatt ska kunna finnas kvar som en del av befintligt undantag inom EU och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tillståndsprövning för dubbelkommandon i privatbilar och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av körkortsutbildningen i syfte att förenkla regler och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för polis- och rättsväsen i deras arbete med att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade krav på mc-körkort inom EU och tillkännager detta för regeringen.

44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge körskolor större möjlighet att påverka vilken elev som ska köra upp på förbokade tider utifrån bedömd lämplighet och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förlängd giltighetstid för godkänt teoriproov till åtta månader och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjlig samordning kring fler yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om tydligt mål när alkobommar ska finnas i alla svenska hamnar och vid gränser och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3878 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om uppförandet av fler strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att motsvarande möjligheter att slumpmässigt kontrollera förare vad gäller påverkan av alkohol ska finnas vad gäller påverkan av andra droger om det kan genomföras med bibehållen integritet för föraren och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja detekteringsteknik som möjliggöra masskontroller för att hitta drograttfulla och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa syntester i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att höja hastigheten på flera vägsträckor och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3879 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att permanenta giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:3917 av Linda Modig (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att regeringen återkommer till riksdagen med förslag till lagstiftningsändringar och/eller andra åtgärder som säkerställer möjligheterna för personer i hela Sverige att få en adekvat körklämplighetsbedömning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2021/22:3937 av Linda Modig (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ökningen av antalet A-traktorrelaterade olyckor bör hejdas och att åtgärder för ökad trafiksäkerhet för A-traktorer snarast bör vidtas och tillkännager detta för regeringen.

2021/22:4078 av Axel Hallberg och Lorentz Tovatt (båda MP):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fartkameror ska täcka Sveriges mest trafikerade vägar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sveriges fartkameror, i likhet med norsk modell, ska låta överträdandet av hastighet räknat i genomsnittshastighet mellan två fartkameror ge böter och tillkännager detta för regeringen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 9 kap. 4 § och 10 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att rubriken närmast före 3 kap. 15 § ska lyda ”Skyldighet att medföra identitetshandling”,

dels att det ska införas tre nya paragrafer, 3 kap. 15 a § och 9 kap. 2 a och 2 b §§, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 kap.

15 a §

Vid övningskörning enligt 4 kap. 5 § 4 med personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska den som övningskör ha med sig en handling som styrker dennes identitet.

Identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polisman begär det.

9 kap.

2 a §

Den som uppsåtligen eller av oaksamhet bryter mot 3 kap. 15 a § döms till penningböter.

2 b §

Den som utan tillstånd bedriver utbildning som avses i 4 kap. 9 § döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms i stället till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som bedriver sådan utbildning med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter

som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.

Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).

4 §¹

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 2 och 3 §§ kör fordon i strid mot denna lag eller som tillåter sådan körning finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Bestämmelser om ansvar för den som kör fordon i strid mot denna lag eller som tillåter sådan körning finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

10 kap.

1 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,

2. Transportstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,

3. registrering som behövs för tillämpning av lagen,

4. att priset för deltagande i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå, *och*

5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen.

4. att priset för deltagande i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga en viss nivå,

5. avgifter för tillsyn enligt denna lag och enligt 8 kap. 12 § körkortsförordningen (1998:980) samt ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, *och*

6. *avstängning under viss tid från förarprov.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

¹ Senaste lydelse 2009:189.

² Senaste lydelse 2017:272.

2 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs att 9 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

9 §¹

Den som driver trafikskola utan tillstånd *eller utan att följa i denna lag eller med stöd av lagen meddelade föreskrifter* döms till böter.

Den som driver trafikskola utan tillstånd döms till *fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

Den som driver trafikskola med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.

Till ansvar enligt första stycket döms det inte om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).

Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken eller bidragsbrottslagen (2007:612).

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

¹ Senaste lydelse 2018:1117.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens

dels att 6 kap. 3 §, 12 kap. 1 § och 13 kap. 1 § ska ha följande lydelse,
dels att det ska införas två nya paragrafer, 4 kap. 5 § och 11 kap. 3 §, och närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 kap.

Avstängning från prov

5 §

Den myndighet som regeringen bestämmer får besluta om avstängning under viss tid från prov enligt denna lag.

6 kap.

3 §¹

En förare som omfattas av krav på att ha bevis om yrkeskompetens ska vid utförandet av gods- eller persontransporter ha med sig:

1. ett giltigt yrkeskompetensbevis, eller
2. annat bevis om yrkeskompetens enligt 13 kap. 1 § 5 och handling som styrker förarens identitet.
2. annat bevis om yrkeskompetens enligt 13 kap. 1 § 6 och handling som styrker förarens identitet.

På begäran av en bilinspektör eller en polisman ska handlingarna överlämnas för kontroll.

11 kap.

3 §

Den som utan tillstånd bedriver tillståndspliktig utbildning som avses i denna lag döms till fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Den som bedriver utbildning som avses i denna lag med tillstånd eller med stöd av 8 kap. 3 §, men utan att följa lagen eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen, döms till böter.

¹ Senaste lydelse 2020:358.

Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

12 kap.

1 §

Följande beslut får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

- | | |
|--|---|
| | <i>1. beslut om avstängning som avses i 4 kap. 5 §,</i> |
| <i>1. beslut att inte bevilja tillstånd enligt 8 kap. 2 §,</i> | <i>2. beslut att inte bevilja tillstånd som avses i 8 kap. 2 §,</i> |
| <i>2. beslut att återkalla tillstånd enligt 10 kap. 1 §, och</i> | <i>3. beslut enligt 10 kap. 1 § att återkalla tillstånd, och</i> |
| <i>3. beslut att meddela varning enligt 10 kap. 2 §.</i> | <i>4. beslut enligt 10 kap. 2 § att meddela varning.</i> |

Andra beslut av en förvaltningsmyndighet enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

13 kap.

1 §²

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

- | | |
|--|--|
| <i>1. vad som enligt 2 kap. 4 § 14 avses med att en gods- eller persontransport är tillfällig och inte försämrar trafiksäkerheten,</i> | |
| <i>2. grundläggande kompetens som rör</i> | |
| – <i>innehållet i grundutbildningen enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,</i> | |
| – <i>körträning enligt 4 kap. 3 §,</i> | |
| – <i>utbildningens längd enligt 4 kap. 4 §,</i> | |
| – <i>anordnande av prov enligt 4 kap. 1, 2 och 4 §§,</i> | |
| – <i>provs omfattning och utformning,</i> | |
| | <i>3. avstängning från prov enligt 4 kap. 5 §,</i> |
| <i>3. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,</i> | <i>4. innehållet i fortbildningen och utbildningens längd enligt 5 kap. 1 §,</i> |
| <i>4. yrkeskompetensbevis och unionskod enligt 6 kap. 1 §,</i> | <i>5. yrkeskompetensbevis och unionskod enligt 6 kap. 1 §,</i> |
| <i>5. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,</i> | <i>6. godkännande av andra bevis om yrkeskompetens än de som anges i 6 kap. 1 och 2 §§ och som innehas av förare som inte är medborgare i en stat inom EES men som är anställd eller anlitad av ett företag som är etablerat inom EES,</i> |

² Senaste lydelse 2020:258.

6. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,

7. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och

8. tillsyn.

7. ansökan om och förutsättningar för tillstånd att bedriva utbildningsverksamhet enligt 8 kap. 2 §,

8. förändringar i utbildningsverksamheten som ska anmälas till tillsynsmyndigheten enligt 9 kap. 3 §, och

9. tillsyn.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.
 2. Beslut som avses i 4 kap. 5 § får inte grundas på omständigheter som har inträffat före ikraftträdandet.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (2009:121) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

Den som *uppsåtligen* utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag döms till böter.

8 §

Den som utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag döms till *fängelse i högst två år. Om brottet är ringa döms till böter eller fängelse i högst sex månader.*

Den som bedriver sådan utbildning med tillstånd men utan att följa denna lag eller föreskrifter som har meddelats med stöd av lagen döms till böter.

Det ska inte dömas till ansvar enligt andra stycket om gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

5 Förslag till lag om ändring i yrkestrafiklagen (2012:210)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § yrkestrafiklagen (2012:210) ska ha följande lydelse.

*Lydelse enligt propositionen Föreslagen lydelse
Genomförande av mobilitetspaketet
(prop. 2021/22:166)*

7 kap. 3 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter, *och*

2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

1. kunskapskrav för fordonsbesättningar vid vägtransporter,

2. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt förordning (EG) nr 1071/2009, denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen, *och*

3. *avstängning under viss tid från prov i yrkeskunnande.*

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

¹ Senaste lydelse 2014:1395.

6 Förslag till lag om ändring i taxitrafiklagen (2012:211)

Härigenom föreskrivs att 7 kap. 3 § taxitrafiklagen (2012:211) ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 kap. 3 §¹

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. prisinformation, utmärkning av fordon och den lokalkännedom som taxiförare bör ha,

2. taxameterutrustning samt användning och kontroll av sådan utrustning,

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens *samt* körprov för taxiförarlegitimation, och

3. skriftliga prov i yrkeskunnande och yrkeskompetens, körprov för taxiförarlegitimation *och avstängning under viss tid från sådana prov,* och

4. avgifter för tillsyn och ärendehandläggning enligt denna lag och enligt föreskrifter som har meddelats i anslutning till lagen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2023.

¹ Senaste lydelse 2014:1396.