

Trafikutskottets betänkande 2020/21:TU6

Trafiksäkerhet

Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår motionsyrkanden om trafiksäkerhetsfrågor. Utskottet avstyrker motionsyrkandena främst med hänvisning till planerade eller redan vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Utskottet välkomnar att etappmålet för 2020 har nåtts och konstaterar att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. Utskottet betonar att arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsgränser är den viktigaste faktorn för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Utskottet lyfter fram vikten av att förarutbildningen är effektiv och håller hög kvalitet. Utskottet framhåller vidare bl.a. behovet av fortsatta insatser mot alkohol och droger i trafiken samt vikten av trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer. Utskottet uppmärksammar även trafikmedicinska frågor.

I ärendet finns 33 reservationer (M, SD, C, V, KD, L).

Behandlade förslag

Cirka 160 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2020/21.

Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut	4
Redogörelse för ärendet	10
Ärendet och dess beredning.....	10
Bakgrund	10
Utskottets överväganden.....	13
Trafiksäkerhetsarbetet	13
Trafikregler och övergripande åtgärder	23
Vissa frågor om vägars utformning	32
Hastighetsbegränsningar.....	41
Automatiska trafiksäkerhetskontroller.....	53
Insatser mot alkohol och droger i trafiken	58
Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser	71
Förutbildning och förarprov	81
Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer	93
Vissa behörighetsfrågor.....	99
Körkortsfrågor	102
Trafikmedicinska frågor	110
Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer.....	121
Däckfrågor.....	126
Tidsomställning	130
Reservationer	134
1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (SD).....	134
2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (L)	134
3. Trafikregler och övergripande åtgärder, punkt 2 (SD)	136
4. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 3 (SD).....	137
5. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 3 (C).....	138
6. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 3 (KD).....	139
7. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 3 (L)	140
8. Anpassade hastighetsgränser, punkt 4 (M, SD, KD)	141
9. Vissa andra hastighetsfrågor, punkt 5 (V)	144
10. Vissa andra hastighetsfrågor, punkt 5 (L).....	145
11. Automatiska trafiksäkerhetskontroller, punkt 6 (SD).....	146
12. Förebyggande arbete och alkoholkontroller, punkt 7 (SD).....	147
13. Förebyggande arbete och alkoholkontroller, punkt 7 (KD)	148
14. Alkolås i fordon, punkt 8 (V, KD).....	150
15. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser, punkt 9 (SD) ..	151
16. Förutbildning och förarprov, punkt 10 (M)	152
17. Förutbildning och förarprov, punkt 10 (SD).....	153
18. Förutbildning och förarprov, punkt 10 (KD)	156
19. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (M).....	158
20. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (SD).....	159
21. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (KD)	160
22. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (L).....	162
23. Uppvisande och kontroll av körkort, punkt 13 (M, SD)	163
24. Andra körkortsfrågor, punkt 14 (SD)	164
25. Åldersbaserade hälsokontroller, punkt 15 (SD).....	165
26. Synkontroller, punkt 16 (C, KD, L).....	166
27. Synkontroller, punkt 16 (SD)	167

28. Synfäلتsbortfall, punkt 17 (C).....	168
29. Andra trafikmedicinska frågor, punkt 18 (M, C, KD, L).....	169
30. Andra trafikmedicinska frågor, punkt 18 (SD).....	170
31. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer, punkt 19 (SD) ..	171
32. Däckfrågor, punkt 20 (SD).....	172
33. Däckfrågor, punkt 20 (L).....	173
<i>Bilaga</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	175
Motioner från allmänna motionstiden 2020/21	175

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1467 av Mathias Tegnér (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74,

2020/21:2398 av Jörgen Hellman (S),

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10
och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20.

Reservation 1 (SD)

Reservation 2 (L)

2. Trafikregler och övergripande åtgärder

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2115 av Sultan Kayhan (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 54, 62 och 67,

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 7,

2020/21:2567 av John Weinerhall (M),

2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:3577 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt

2020/21:3664 av Aron Emilsson (SD) yrkandena 1 och 2.

Reservation 3 (SD)

3. Vissa frågor om vägars utformning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:430 av Gudrun Brunegård (KD),

2020/21:564 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson
(båda SD),

2020/21:904 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2020/21:1920 av Lotta Finstorp (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 42,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,

2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 1,

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 39,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22 och

2020/21:3692 av Jan R Andersson (M).

Reservation 4 (SD)

Reservation 5 (C)

Reservation 6 (KD)

Reservation 7 (L)

4. Anpassade hastighetsgränser

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,
2020/21:1039 av Mats Nordberg (SD) yrkande 1,
2020/21:1139 av Edward Riedl (M),
2020/21:1587 av Patrik Engström (S),
2020/21:1878 av Viktor Wärnick (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24 och 65,
2020/21:2306 av Kjell Jansson (M),
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12,
2020/21:2869 av Lars Beckman (M) och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20.

Reservation 8 (M, SD, KD)

5. Vissa andra hastighetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:205 av Michael Rubbestad (SD),
2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,
2020/21:1039 av Mats Nordberg (SD) yrkande 2,
2020/21:1214 av Edward Riedl (M),
2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 21,
2020/21:2734 av Annika Hirvonen Falk m.fl. (MP) yrkande 5 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 21.

Reservation 9 (V)

Reservation 10 (L)

6. Automatiska trafiksäkerhetskontroller

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 3,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 3,
2020/21:1533 av Tina Acketoft (L),
2020/21:2036 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S) och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 66.

Reservation 11 (SD)

7. Förebyggande arbete och alkoholkontroller

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 58 och 68 samt
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 6.

Reservation 12 (SD)

Reservation 13 (KD)

8. Alkolås i fordon

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2439 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S),
2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3 och
2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 1.

Reservation 14 (V, KD)

9. Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:861 av Magnus Manhammar (S),
2020/21:1212 av Edward Riedl (M),
2020/21:1213 av Edward Riedl (M),
2020/21:1480 av Serkan Köse (S),
2020/21:1584 av Johan Andersson m.fl. (S),
2020/21:2046 av Björn Petersson m.fl. (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55 och 56,
2020/21:2288 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2 samt
2020/21:2843 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol
(båda M).

Reservation 15 (SD)

10. Förarutbildning och förarprov

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:567 av Patrik Jönsson (SD),
2020/21:1155 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),
2020/21:1269 av Jan Ericson (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 87 och 91–94,
2020/21:2273 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 6,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 23–27,
2020/21:3151 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkandena 1 och
2,
2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 25, 26 i denna
del och 28.

Reservation 16 (M)

Reservation 17 (SD)

Reservation 18 (KD)

11. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:789 av Ola Johansson (C),
2020/21:931 av Roland Utbult (KD),
2020/21:1031 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),

2020/21:1140 av Edward Riedl (M),
2020/21:1596 av Ann-Christin Ahlberg (S),
2020/21:1649 av Malin Larsson (S),
2020/21:2189 av Pyry Niemi m.fl. (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 27 och 36,
2020/21:2383 av Hans Hoff (S),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 33,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 i denna del och
2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Reservation 19 (M)

Reservation 20 (SD)

Reservation 21 (KD)

Reservation 22 (L)

12. Vissa behörighetsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:72 av Björn Söder (SD),
2020/21:1740 av Ida Drougge (M),
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 5,
2020/21:2871 av Lars Beckman (M) och
2020/21:3577 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3.

13. Uppvisande och kontroll av körkort

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1215 av Edward Riedl (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 60,
2020/21:2324 av Borianana Åberg (M),
2020/21:2592 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall
(båda M),
2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 27.

Reservation 23 (M, SD)

14. Andra körkortsfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 85, 86 och 95,
2020/21:2548 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) och
2020/21:2604 av Sofia Westergren (M).

Reservation 24 (SD)

15. Åldersbaserade hälsokontroller

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:109 av Angelica Lundberg (SD),
2020/21:379 av Jörgen Grubb (SD) i denna del och

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96.

Reservation 25 (SD)

16. Synkontroller

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:379 av Jörgen Grubb (SD) i denna del,

2020/21:1033 av Pia Steensland (KD),

2020/21:1955 av Ulrika Jörgensen (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 97,

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8,

2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkande 1 i denna del,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47 och

2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3.

Reservation 26 (C, KD, L)

Reservation 27 (SD)

17. Synfältsbortfall

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1083 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2,

2020/21:1090 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 48 och 49.

Reservation 28 (C)

18. Andra trafikmedicinska frågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 98,

2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 i denna del och 2 samt

2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 2.

Reservation 29 (M, C, KD, L)

Reservation 30 (SD)

19. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:116 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:867 av Sanne Lennström (S),

2020/21:1673 av Ida Karkiainen m.fl. (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 61 och

2020/21:2339 av Cecilie Tenfjord Toftby (M).

Reservation 31 (SD)

20. Däckfrågor

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:108 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:122 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:186 av Julia Kronlid (SD),

2020/21:1141 av Edward Riedl (M),
2020/21:1375 av Lotta Olsson (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 99,
2020/21:2870 av Lars Beckman (M) och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28.

Reservation 32 (SD)

Reservation 33 (L)

21. Tidsomställning

Riksdagen avslår motionerna

2020/21:1981 av Lotta Finstorp (M),
2020/21:3531 av Hans Rothenberg (M) och
2020/21:3619 av Cecilia Widegren (M).

Stockholm den 9 mars 2021

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), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Johan Büser (S), Elin Gustafsson (S), Helena Gellerman (L), Patrik Jönsson (SD), Emma Berginger (MP), Åsa Coenraads (M) och Abraham Halef (S).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 165 motionsyrkanden om trafiksäkerhet och tidsomställning från allmänna motionstiden 2020/21. I bilagan finns en förteckning över de förslag som behandlas i ärendet.

Vid utskottets sammanträde den 3 december 2020 fick utskottet information från Trafikverket om bl.a. påverkan av coronapandemin på förarprovsversamheten. Vid utskottets sammanträde den 26 januari 2021 lämnade Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) information till utskottet om arbetet för trafiknykterhet. Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) informerades vid utskottssammanträdet den 4 februari 2021 om bl.a. arbetet mot illegal verksamhet inom förarutbildningen.

Bakgrund

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 vägtransport-systemets utformning och funktion ska anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Beslutet om nollvisionen innebär inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller lindriga personskador måste elimineras.

I proposition 1996:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället, i vilken nollvisionen föreslogs, 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.

Våren 2009 behandlade riksdagen regeringens proposition 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter. Riksdagen godkände regeringens förslag om det övergripande målet för transportpolitiken som är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Riksdagen godkände även regeringens förslag om ett etappmål för

trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minska med 25 procent. Det innebär en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020. 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 (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). För att uppfylla funktionsmålet och hänsynsmålet har regeringen angett ett antal preciseringar.

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, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt 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.

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 i 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.

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 innebära en minskning från 266 till maximalt 133 omkomna. 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.

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).

Utskottets överväganden

Trafiksäkerhetsarbetet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet konstaterar att det bedrivs ett ambitiöst arbete i Sverige för att på olika sätt höja trafiksäkerheten. Utskottet hänvisar 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 lyfter fram myndigheternas arbete och betydelsen av samverkan och uppföljning. Utskottet uppmärksammar även betydelsen av regionernas och civilsamhällets insatser och lyfter bl.a. fram att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet.

Jämför reservation 1 (SD) och 2 (L).

Bakgrund

Målen för trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen antog det övergripande målet för vägtrafiksäkerhetsarbetet 1997. Kort därefter beslutade riksdagen om övergripande transportpolitiska mål för hela transportsystemet, och nollvisionen kom att gälla som övergripande princip för samtliga trafikslag, dvs. för vägtrafik, bantrafik samt sjö- och luftfart. Med vägtrafik avses samtliga trafikantgrupper som uppehåller sig på vägar och gator, däribland fotgängare, bilister, cyklister, motorcyklister och mopedister.

Enligt det transportpolitiska hänsynsmålet ska transportsystemet till sin utformning, funktion och användning anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Hänsynsmålets precisering om säkerhet innebär att antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020. Det motsvarar högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade i trafikolyckor under 2020 (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Till följd av vad som framkom i det regeringsuppdrag som Trafikanalys redovisade 2017 beslutade regeringen i februari 2020 om ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen. Etappmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, och luftfarten ska halveras jämfört med 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 och Trafikanalys kommer årligen att följa upp hur arbetet med att nå målet fortskrider.

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 anförs 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. Europaparlamentet och rådet nådde en preliminär överenskommelse om det reviderade direktivet i februari 2019 och uppörelsen antogs i rådet i oktober 2019 genom Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1936 av den 23 oktober 2019 om ändring av direktiv 2008/96/EG om förvaltning av vägars säkerhet.

Trafiksäkerhetsutvecklingen

Transportstyrelsen ansvarar för att samla in och tillhandahålla statistik om vägtrafikolyckor med personskada som uppstår i det svenska vägtransportsystemet. Statistiken baseras på uppgifter som rapporteras in av två separata källor, polisen och akutsjukhusen i Sverige. Under 2020 omkom preliminärt 190 personer i olyckor på de svenska vägarna, vilket kan jämföras med 221 personer 2019 och 324 personer 2018. Av de 190 omkomna var 110 bilister (93 i personbil och 17 i lastbil), jämfört med 132 personer året före. Under 2020 omkom 30 motorcyklister och 4 mopedister, vilket kan jämföras med 29 respektive 6 personer 2019. Under 2020 omkom 23 fotgängare efter att ha blivit påkörda av motorfordon jämfört med 27 året före. 14 cyklister omkom under 2020, jämfört med 17 omkomna 2019. De övriga 9 omkomna under 2020 färdades på terränghjuling, snöskoter eller traktor.

Motionerna

I motion 2020/21:1467 betonar Mathias Tegnér (S) att antalet skadade och dödade i trafiken måste minska. Motionären konstaterar att en bred flora av åtgärder måste prövas och att det bör tydliggöras att lagen gäller alla och att åtgärder vidtas när den bryts. Motionären pekar på flera åtgärder som behövs för att minska antalet döda i trafiken, bl.a. att införa dagsböter för trafikförseelser, öka antalet trafikpoliser i yttre tjänst, överväga att enligt dansk modell införa ett system med klipp i körkortet, öka antalet övervakningskameror som är i drift, överväga att införa bevakning i korsningar samt överväga ytterligare åtgärder mot det växande antalet s.k. svarta körskolor.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 74 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att införandet av mobileye i kollektivtrafiken ska utredas. Motionärerna menar att 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 som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera antalet olyckor.

I motion 2020/21:2398 tar Jörgen Hellman (S) upp frågor om trafik-säkerhet, nollvisionen och kontroller. Motionären framför bl.a. att för att nå nollvisionen måste trafikanterna involveras mer. Staten bör initiera ett folkrörelsearbete om ett trafiksäkrare transportsystem och utreda ett nytt hänsynsmål i trafikpolitiken. Vidare bör trafikpolisen övervaka mer, och trafiksäkerhet bör finnas med i företags arbetsmiljöarbete. Staten behöver också överväga att skärpa straffen vid trafikbrott i anslutning till vägarbeten.

I motion 2020/21:2536 yrkande 10 framför Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) att en tekniksatsning för ökad trafiksäkerhet bör utredas. Polisen eller en annan myndighet bör få ett brett uppdrag att undersöka hur olika tekniklösningar kan tillämpas för att höja säkerheten på vägarna, t.ex. automatisk fordonsvägning, alkobommar och teknik som automatiskt kan läsa av registrerings skyltar för att upptäcka olika former av trafikrelaterad och annan brottslighet.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 20 begär Helena Gellerman m.fl. (L) att regeringen ges i uppdrag att utreda möjligheten att upprätta regionala trafiksäkerhetsavtal. Motionärerna menar att det är nödvändigt att inkludera ett regionalt perspektiv för att nollvisionen och de trafiksäkerhetspolitiska målen ska kunna nås. I ett system med regionala trafiksäkerhetsavtal kan Trafikverket i samverkan med regionerna identifiera, finansiera och åtgärda prioriterade trafiksäkerhetsrisker.

Utskottets ställningstagande

Nollvisionen

Trafiksäkerhetsarbetet bygger på nollvisionen – att ingen människa ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen i augusti 2016 lanserade 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, vilket utskottet välkomnar. 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. Utskottet delar regeringens inriktning att det är angeläget att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken. Ett verktyg i detta arbete är regeringens framtagande och arbete med en nationell cykelstrategi för ökad och säker cykling. Ett annat område som pekats ut som angeläget är fritidstrafiken. Regeringen anför att trafik som sker främst i rekreationssyfte innebär högre risker än övrig trafik.

Utskottet konstaterar att etappmålet från 2009 innebär att antalet dödade i vägtrafiken skulle halveras från 2007 till 2020 och att antalet allvarligt skadade skulle minska med 25 procent. I faktiska tal innebär det högst 220 omkomna 2020 och högst 4 100 allvarligt skadade. Utskottet uppmärksammar att preliminära siffror för 2020 visar att 190 personer omkom i trafiken, vilket därmed är under nollvisionens etappmål om högst 220 omkomna 2020. Utskottet vill framhålla att Sveriges systematiska arbete med att förbättra trafiksäkerheten på väg ger resultat. Enligt uppgift från Trafikverket mer än halverades antalet omkomna (60 procent) under etappmålsperioden 2007–2020 trots att trafiken ökade med nästan 8,5 procent och befolkningen med 10 procent.

Utskottet delar regeringens bedömning i resultatredovisningen för 2019 (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22) att trafiksäkerheten för alla trafikslag har ökat. Antalet omkomna personer i vägtrafiken 2019 var det lägsta någonsin, men en utmaning inom trafiksäkerhetsområdet är att cyklister utgör den största gruppen allvarligt skadade. Utvecklingen för antalet omkomna i bantrafiken, yrkessjöfarten, fritidssjöfarten och luftfarten går i rätt riktning. Det systematiska arbetet för ökad trafiksäkerhet, såsom förbättringar av fordon, infrastruktur och övervakning, har i något större utsträckning bidragit till färre omkomna i trafiken. Åtgärder för säker infrastruktur som vidtas inom ramen för den nationella trafikslagsövergripande planen för utveckling av transportinfrastrukturen innebär ett väsentligt bidrag till trafiksäkerhetsmålet.

I regeringens resultatredovisning redovisas att slutförda åtgärder på det statliga vägnätet 2019 i form av hastighetsreducerande åtgärder och mötesseparerade vägar beräknas minska antalet omkomna med 6,2 personer per år. Under 2018 beräknades antalet omkomna minska med 4,0 personer till följd av motsvarande åtgärder. Utskottet kan konstatera att det under perioden 2007–2020 genomfördes många åtgärder och initiativ från flera aktörer i samhället som påverkade trafiksäkerheten positivt. Bland de insatser som har gett störst effekt är enligt Trafikverket säkrare bilar och vägar och förbättrad miljö för gående.

- Bilarna har blivit säkrare med förbättrad krocksäkerhet, antisladdsystem och bältespåminnare som nu finns i flertalet fordon. Den utbytta fordonsflottan under tidsperioden har enligt Trafikverket minskat dödligheten i olyckor med cirka sex sju liv per år.
- Vägar och gator har enligt Trafikverket blivit säkrare genom fortsatt anpassning av hastighetsgränser till vägens utformning, införande av två-plus-ett-vägar, fler trafiksäkerhetskameror och lägre hastighetsgränser där det är hög skaderisk.
- Fotgängares säkerhet har enligt Trafikverket förbättrats främst genom att kommuner har sänkt hastigheterna i tätorter där det finns mycket blandtrafik och utformat gatumiljön så att fordon kör på de oskyddades villkor. Ungefär 35 procent av 50-vägarna har enligt Trafikverket blivit 40-vägar.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om att Sverige i februari 2020 stod 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 ska ligga till grund för det fortsatta arbetet med trafiksäkerhet i världen. Bland annat uppmanas FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

Myndigheternas insatser

Utskottet vill uppmärksamma att det är flera myndigheter inom olika politikområden som på olika sätt arbetar med trafiksäkerhet. Utskottet vill särskilt lyfta fram att Trafikverket har höga ambitioner när det gäller att undvika att resenärer skadas. Samtidigt är det också flera andra myndigheter och andra aktörer som bidrar i utvecklingen av trafiksäkerheten i Sverige. Utskottet delar Trafikverkets syn att det behövs en kraftsamling för att nå det nya etappmålet om högst 133 omkomna i vägtrafiken 2030.

I samband med lanseringen av nystarten 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 trafik-säkerhetens främjande (NTF), Polismyndigheten, Fordons- och trafik-säkerhetscentrum 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.

Utskottet konstaterar att 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 beskrivs i aktionsplanens åtgärdspaket leder enligt aktörerna inte bara till färre dödade och allvarligt skadade. Åtgärderna bidrar i allt väsentligt även till andra viktiga samhällsmål, såsom minskade utsläpp av växthusgaser, ökad trygghet, attraktivare stads- och tätortsmiljöer, ökad tillgänglighet för olika trafikantgrupper, färre trafikbrott samt mer lika konkurrensvillkor inom yrkestrafiken. Utskottet ser positivt på detta arbete. Trafikverkets åtgärder står för minst två tredjedelar av den bedömda effekten för räddade liv. 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. Åtgärderna i aktionsplanen vidtas inom befintliga ramar, men vissa omprioriteringar kan behöva göras inom de olika aktörernas verksamheter. De redovisade ambitionerna följs upp på årsbasis under Trafikverkets ledning.

Utskottet vill understryka vikten av myndighetsövergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet. I 2019 års återrapportering av uppdraget att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet anförde Trafikverket att trafiksäkerhetsarbetet inom vägtrafiken är beroende av att berörda myndigheter och aktörer visar engagemang och ansvarstagande för gemensamma mål och ambitioner. För att lyckas nå uppsatta mål krävs att effektiva åtgärder

vidtas, både enskilt och i samverkan. Utskottet delar denna bedömning. Utskottet vill lyfta fram att det framgår av den senaste åiterrapporteringen att 82 av de sammanlagt 111 åtgärderna var påbörjade och fortlöpte enligt plan. 16 åtgärder var pausade eller fortlöpte inte enligt plan och 4 var inte påbörjade enligt plan eller hade utgått. Vidare rapporteras att 9 åtgärder skulle startas först 2020 eller senare.

Utskottet vill vidare lyfta fram infrastrukturens betydelse för trafik-säkerheten. I maj 2018 fattade regeringen beslut om en nationell trafikslags-övergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. Planen är ett väsentligt bidrag till trafiksäkerheten, genom insatser för mötes-separering av viktiga vägsträckor, underhållsatsningar, trimningsåtgärder, forskning m.m. Planen omfattar satsningar på såväl byggande av ny infra-struktur som upprustning och modernisering av befintlig sådan. I samband med beslutet om den nationella planen för transportinfrastruktur 2018–2029 gav regeringen i uppdrag åt Trafikverket att bl.a. ta fram medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken. De informations- och kunskapshöjande insatser som genomförs ska enligt regeringen vara långsiktiga insatser som i hög grad bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls och de ska ge ett tydligt mervärde.

Utskottet noterar vidare att Trafikverket den 30 oktober 2020 redovisade regeringsuppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag inför den långsiktiga infrastrukturplaneringen för planperioden 2022–2033 respektive 2022–2037. I underlaget lyfts vikten av trafiksäkerhetsåtgärder fram.

Regionernas trafiksäkerhetsarbete

När det gäller frågan om trafiksäkerhetsarbetet på regional nivå kan utskottet inledningsvis konstatera att det enligt förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur inom varje län ska upprättas en länsplan till ledning för när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanen ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Om det bedöms ändamålsenligt får en gemensam plan för två eller flera län upprättas. Regeringen fastställer de ekonomiska ramarna och Trafikverket, kommuner och trafikhuvudmän bistår med underlag. Länsplanerna kan t.ex. omfatta investeringar i statliga vägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet, dvs. samtliga länsvägar samt de riksvägar som inte ingår i det nationella stamvägnätet.

I maj 2018 fattade regeringen beslut om en nationell trafikslags-övergripande plan för transportinfrastrukturen för planperioden 2018–2029. Utskottet vill här särskilt lyfta fram att Trafikverket under 2019–2022 för att stärka tillgängligheten i hela Sverige och samtidigt öka möjligheterna att nå etappmålet för trafiksäkerheten inom vägtrafiken ska fördela upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera länsplanerna för trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Utskottet konstaterar att Trafikverket sedan 2019 har åtagit sig att vara en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt

utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskeden för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier. I t.ex. frågan om ändrade hastighetsbegränsningar ledde Trafikverket under 2019 regionala dialoger tillsammans med kommuner, regionala planupprättare och andra samhällsaktörer.

Utskottet vill vidare framhålla att SKR har en övergripande funktion i att stödja kommunerna och regionerna i deras arbete, även när det gäller trafiksäkerhetsfrågor. SKR har mot denna bakgrund bl.a. tagit fram en skrift med syftet att inspirera till att påbörja och utveckla arbetet med kommunala trafiksäkerhetsprogram.

När det gäller vilka krav som kan ställas vid upphandling av kollektivtrafik vill utskottet påminna om att det finns två typer av kollektivtrafik: trafik som samhället upphandlar och finansierar samt kommersiell trafik. Lagen (2010:1065) om kollektivtrafik, nedan kollektivtrafiklagen, gäller för kollektivtrafik på väg, spår och vatten. Kollektivtrafiklagen utgår från EU:s kollektivtrafikförordning, och i lagens 4 kap. finns bestämmelser om upphandling av kollektivtrafik. De regionala kollektivtrafikmyndigheterna (RKM) har det övergripande ansvaret för all regional kollektivtrafik i respektive län. Transportstyrelsen kontrollerar att RKM och kollektivtrafikföretag följer kollektivtrafiklagen.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma Partnersamverkan för en förbättrad kollektivtrafik som är en samverkansarena för de nationella branschorganisationerna Svensk Kollektivtrafik, Sveriges Bussföretag, Tågföretagen, SKR samt Trafikverket och Jernhusen. Det övergripande målet är att kollektivtrafiken ska nå en fördubblad marknadsandel. Gemensamt drivs projekt och aktiviteter inom två huvudområden: att kommunicera och följa upp fördubblingsmålet samt att utveckla avtalsprocessen. Partnersamverkan tar fram stöd, modellavtal, verktyg och vägledning. Som exempel kan nämnas Bus Nordic som är en gemensam uppsättning funktionskrav för bussar, en rekommenderad standard för bussar inom Norden. Det är ett samarbete mellan nationella branschorganisationer för kollektivtrafik och huvudstadsregionerna i de nordiska länderna. Där specificeras en nordisk standard för bussar som ska användas vid upphandlingar. En buss som uppfyller dessa gemensamma rekommendationer ska accepteras och fungera lika bra inom alla kollektivtrafikorganisationer oavsett nordiskt land. Vidare uppger SKR att man stöder det strategiska arbetet med att utveckla och förbättra kollektivtrafiken.

Civilsamhällets trafiksäkerhetsarbete

När det gäller att involvera trafikanterna mer i trafiksäkerhetsarbetet kan utskottet konstatera att det finns ett antal ideella organisationer som aktivt bidrar till att nå de transportpolitiska målen. Ett exempel är NTF som arbetar på ideell och demokratisk grund genom folkrörelser, organisationer, samhällsinstitutioner, företag och enskilda. NTF:s nätverk består av ett femtiotal nationella medlemsorganisationer. I NTF:s länsförbund finns över 100 lokala

trafiksäkerhetsföreningar och kommittéer. Ett annat exempel är Riksförbundet M Sverige som är en konsumentorganisation för bilister och andra trafikanter. Ytterligare exempel är Motorförarnas Helykterhetsförbund (MHF) samt Mothers Against Drunk Driving (MADD) som båda är ideella trafiksäkerhetsorganisationer som främst arbetar för trafiknykterhet.

Utskottet delar regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2021 att det återstår utmaningar inom trafiksäkerhetsområdet, bl.a. vad gäller regelefterlevnad, och att det är viktigt med ökad samverkan med civilsamhället för att bemöta dessa utmaningar. Utskottet vill här påminna om att Trafikverket på uppdrag av regeringen delar ut bidrag till ideella organisationer som utför uppgifter som bidrar till att de transportpolitiska målen uppnås. Bidragen ska hjälpa till att nå de transportpolitiska målen om tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö och hälsa.

Vidare vill utskottet peka på att det i nystarten för nollvisionen konstaterades att trafiksäkerhetsarbetet i hög grad bygger på samverkan och att ett fortsatt engagemang och ansvarstagande hos berörda aktörer är avgörande för arbetets framgång. Som framgår ovan fick Trafikverket i samband med regeringens beslut om nystarten i uppdrag att leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet för vägtrafik. Syftet är att ge den breda grupp av aktörer som deltar i trafiksäkerhetsarbetet stöd i planerandet och genomförandet av sina respektive verksamheter och därigenom göra deras arbete mer effektivt. Det finns dessutom exempel på arenor för samverkan mellan myndigheter och aktörer som syftar till att höja den gemensamma förmågan att aktivt bidra till nollvisionen och gällande etappmål, t.ex. gruppen för nollvisionen i samverkan (GNS Väg).

Tekniksatsningar för ökad trafiksäkerhet

Utskottet vill framhålla att bl.a. 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. Utskottet kan konstatera att tekniken under flera års tid har 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. Utskottet uppmärksammar att det uppstår nya möjligheter när även väginfrastrukturen digitaliseras och automatiseras. Regeringen påpekade redan 2016 att det pågår en omställning till uppdaterade och automatiserade transporter i hela

transportsystemet. När det gäller självkörande och uppkopplade fordon i vägtrafiken pågår flera parallella processer både internationellt och nationellt.

Utskottet vill här lyfta fram att Trafikverket har pekat på behovet av att fortsätta 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.

Utskottet välkomnar att Trafikverket, i samarbete med fordonsindustrin, universitet, högskolor och andra aktörer inom transportområdet, arbetar 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 trafikpolisiära verksamheten vill utskottet framhålla att polisiära metoders effektivitet är en ständigt aktuell fråga. Utskottet konstaterar att trafikpolisverksamheten i högre grad kan utföras av vanliga poliser i lokalpolisområdena, bl.a. som en effekt av den tekniska utvecklingen med t.ex. automatiska trafiksäkerhetskontroller och alkobommar, vilka behandlas i olika avsnitt senare i detta betänkande.

Utskottet vill även nämna att 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.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet konstaterar att de preliminära siffrorna för 2020 för antalet omkomna i trafiken ligger under nollvisionens etappmål om högst 220 omkomna 2020. Det systematiska arbetet för ökad trafiksäkerhet har bidragit till färre omkomna i trafiken, men utskottet är samtidigt medvetet om att nollvisionen kräver ett mycket ambitiöst trafiksäkerhetsarbete även fortsättningsvis. Utskottet kan konstatera att mycket har hänt sedan 1997 års beslut om nollvisionen men att det samtidigt behövs ett än mer målinriktat arbete för att fortsätta att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken. Utskottet välkomnar 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 mycket positivt på arbetet med aktionsplanen och på de effekter som det förväntas ge. Myndigheter och aktörer samt regioner samverkar aktivt för att gemensamt identifiera och genomföra åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

Utskottet vill lyfta fram att regionernas trafiksäkerhetsarbete är av mycket stor betydelse. Det är nödvändigt att inkludera ett regionalt perspektiv 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 beroende av samverkan mellan berörda aktörer, däribland det civila samhället.

Teknikutvecklingen skapar nya möjligheter. 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 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 2020/21:1467 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkande 74, 2020/21:2398 (S), 2020/21:2536 (C) yrkande 10 och 2020/21:3235 (L) yrkande 20.

Trafikregler och övergripande åtgärder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa trafikregler och övergripande åtgärder. Utskottet bedömer att nuvarande regleringar i fråga om bl.a. väjningsplikt, bilars belysning och obevakade övergångsställen är ändamålsenliga och att det inte är motiverat att vidta någon åtgärd. Utskottet lyfter också fram vikten av ökad regel efterlevnad och att det är viktigt att bl.a. följa frågan om användning av hörlurar i trafiken.

Jämför reservation 3 (SD).

Bakgrund

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 under-tecknades i Wien 1968.

Transportstyrelsen är den centrala tillsynsmyndigheten inom transportområdet. Det är också den myndighet som oftast utfärdare föreskrifter. Inom vägtrafiken har därutöver Polismyndigheten en viktig roll som kontrollmyndighet.

Motionerna

I motion 2020/21:2115 föreslår Sultan Kayhan (S) en översyn av om användningen av hörlurar under körning kan innebära en risk i trafiken. Motionären menar att det är viktigt att vara uppmärksam på omgivningen under körning. För att nå regeringens mål om halvering av antalet omkomna i trafiken till 2030 behöver alla potentiella risker i trafiken utvärderas.

I kommittémotion 2020/21:2218 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbussar vid hållplatser bör utredas (yrkande 54). Motionärerna betonar att skolbussar ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Vidare föreslår motionärerna att den s.k. zebalagen ska utvärderas (yrkande 62). Motionärerna pekar på att det sker alltför många olyckor vid obehövade övergångsställen, och eventuellt behöver nödvändiga förändringar införas för att minska olyckstalen. Dessutom tar motionärerna upp frågan om bilars belysning (yrkande 67). Det framförs att Sverige bör ha ett tydligare krav på bilars synlighet än vad som är normalt i större delen av Europa och att de gamla belysningskraven på fordon som är registrerade i Sverige bör återinföras.

I motion 2020/21:2536 yrkande 7 framför Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) att lagen bör tydliggöras i fråga om framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra. Motionärerna konstaterar att bl.a. hastighetskontroller, flygande besiktningar och nykterhetskontroller har fått ett stort fokus i polisens trafiksäkerhetsarbete men att det finns fler farliga beteenden som bör beivras. Polisen eller en annan myndighet bör få i uppgift att se över hur man kan utveckla en metodik för att lättare kunna bötfälla den som gör sig skyldig till att ligga alltför nära bilen framför.

I motion 2020/21:2567 föreslår John Weinerhall (M) att förutsättningarna för att införa ett generellt omkörningsförbud för tung trafik eller åtminstone för att utöka antalet sträckor med sådana begränsningar ska utredas. Motionären konstaterar att det redan finns sträckor där det råder omkörningsförbud för tung trafik, men för att trafiken på motorvägar ska kunna flyta på borde ett generellt förbud mot omkörning för lastbilar och bussar utredas.

I motion 2020/21:3461 yrkande 2 begär Markus Wiechel m.fl. (SD) att regeringen ska utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser. Motionärerna

hänvisar till att det i andra europeiska länder finns ett pricksystem som vid grövre överträdelser ger föraren fler prickar, och att mindre grova överträdelser leder till färre prickar. När föraren nått ett visst antal prickar leder det till körkortsåterkallelse.

I motion 2020/21:3577 framför Markus Wiechel m.fl. (SD) vidare att högersvängar vid rödljus bör tillåtas (yrkande 1). Motionärerna hänvisar till att detta är tillåtet i flera länder, vilket gör att trafiken flyter på och minskar tomgångskörningen. Motionärerna tar även upp frågan om trafikljus med nedräkning (yrkande 2). Även här hänvisar motionärerna till att det i andra länder finns exempel på klockor med sekundräknare vid trafikljus, vilket leder till en smidigare trafik för såväl fotgängare som bilister. Ett sådant system bör utvecklas och användas även i Sverige. Slutligen uppmärksammar motionärerna behovet av väjnings- och stoppskyltar vid vägkorsningar (yrkande 4). Motionärerna konstaterar att även om högerregeln är väletablerad i Sverige är den inte problemfri; bl.a. finns det korsningar som är särskilt olycksdrabbade. Regeringen bör därför verka för att sätta upp fler vägmärken för väjnings- eller stopplikt vid korsningar för att på sikt få bort behovet av högerregeln.

I motion 2020/21:3664 pekar Aron Emilsson (SD) på fordonsindustrins och bilhandlarnas ansvar och behovet av särskilda insatser (yrkande 1) när det gäller bilar med släckta baklampor. Motionären noterar att dessa bilar innebär en allvarlig fara och menar att fordonsindustrin behöver vara tydlig och att bilhandlarna har ett upplysningsansvar när det gäller ljusinställningarna och att de bör få ett större ansvar för att upplysa om de tekniska förutsättningarna. Motionären uppmärksammar även behovet av riktade upplysningskampanjer lokalt, regionalt och nationellt (yrkande 2) eftersom allmänhetens och bilisternas kunskap om bilars ljusinställning varierar.

Utskottets ställningstagande

Trafikregler

Den svenska regleringen när det gäller trafiksäkerhet ställer huvudsakligen krav på den aktör som använder infrastrukturen. Detta sker inte minst i form av trafikregler. Utskottet vill inledningsvis betona att de svenska trafikreglerna enligt Trafikverket stämmer 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.

När det gäller frågan om omkörningsförbud för tung trafik kan utskottet konstatera att 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 utredningen konstateras att omkörningsförbud för tunga lastbilar ger bättre flyt i trafiken där de har införts. Utskottet noterar att resultaten visar att de tunga fordonen får oförändrad eller något lägre medelhastighet, medan övriga fordon får ökad medelhastighet.

När det gäller frågan om omkörning av skolbussar vid hållplatser påminner utskottet om att ett fordonets hastighet enligt 3 kap. 14 och 15 §§ trafikförordningen ska 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 stannats för passagerarnas på- eller avstigning. Av 45 § följer att där den högsta tillåtna hastigheten är 50 km/tim 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. Utskottet konstaterar att intelligenta busshållplatser nu utvecklas 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.

Utskottet vill lyfta fram att Trafikverket som väghållare arbetar för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Trafikverket har genomfört försök med en hastighetsbegränsning på 30 km/tim för fordon som passerar eller möter en buss som står stilla vid en hållplats. Försöken har genomförts i Linköping och Örnsköldsvik och på Gotland.

När det gäller frågan om väjningsplikt vid vägkorsningar påminner utskottet om att 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 fordon korsar 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. Utskottet konstaterar att 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.

När det gäller den s.k. zebraelagen kan utskottet konstatera 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. Vaghållaren har alltid en formell skyldighet att märka ut ett övergångsställe med både vägmarkering och vägmärke. Utskottet vill påminna om att åtgärder har vidtagits för att minska olycksrisken sedan bestämmelsen infördes 2000. Bland annat har vaghållarna 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 Statens väg- och transportforskningsinstitut (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.

När det gäller om högersvängar vid rödljus bör tillåtas vill utskottet uppmärksamma att 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.

Hörlurar i trafiken

En fråga som har uppmärksammats handlar om användningen av hörlurar i trafiken. Utskottet konstaterar inledningsvis att det framgår av 4 kap. 10 e § trafikförordningen att föraren vid färd på väg med ett motordrivet fordon får ägna sig åt aktiviteter som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Föraren får inte använda denna utrustning på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen.

Utskottet vill också uppmärksamma att Trafikverket betonar att en förare alltid är skyldig att köra på ett trafiksäkert och tryggt sätt, varför man inte får använda utrustning som påverkar körningen på ett trafikfarligt sätt. Transportstyrelsen uppger att man inte i förväg kan säga var gränsen går för vad som är tillåtet eller inte när det gäller mobiltelefoner. Det får avgöras av rättsväsendet. Transportstyrelsen uppger dock om att det inte är förbjudet att lyssna på t.ex. musik när man kör ett motordrivet fordon.

Utskottet konstaterar att det har genomförts olika projekt när det gäller cyklisters och fotgängares användning av hörlurar. I ett projekt som finansierades med medel från Trafikverkets skyltfond pekas på att man kan behöva se över regelverken för att höja säkerheten för cyklister (Uppsikt bakåt för säkrare cykling, TRV 2016/19838). Till exempel visade de undersökningar som gjordes i projektet att hörseln är ett av de viktigaste instrumenten för säker cykling. I projektrapporten konstateras att musik i hörlurar samtidigt som man cyklar i tät trafik försämrar uppmärksamheten och ökar risken för trafikolyckor markant. Projektet utfördes från hösten 2016 till våren 2018. Projektet slutrapporterades i april 2018. I ett annat projekt som finansierades med medel från skyltfonden konstateras att användning av hörlurar och/eller annan elektronisk utrustning som exempelvis mobiltelefon kan bidra till konflikter mellan gångtrafikanter och cyklister på delade gång- och cykelvägar (Äldre fotgängares samspel med cyklister, 2015).

Utskottet kan vidare konstatera att en undersökning från försäkringsbolaget If 2019 visar att varannan svensk har på sig hörlurar när de befinner sig i trafiken. Över en tredjedel använder hörlurar när de promenerar och 13 procent gör det när de cyklar. Var tionde intervjuad person i undersökningen svarade att de använder hörlurar när de kör bil. I undersökningen framförs att hörlurar kan leda uppmärksamhet och fokus på annat än omgivningen och göra att trafikanten inte hör bilar eller cyklar som signalerar och att det blir svårare att bedöma trafiksituationen.

Enligt utskottets bedömning är det viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

Bilars belysning

Utskottet vill påminna om att lyktor och strålkastare enligt 67 § trafikförordningen (1998:1276) inte får 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.

Utskottet kan konstatera att 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 tillverkats tidigare behöver inte utrustas i efterhand.

Utskottet vill uppmärksamma att 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.

Utskottet kan konstatera att vid färd på väg med ett fordon ska lyktor och strålkastare som är föreskrivna för fordonet vara tända. Om föreskrivna varsellykter 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 varsellykter. 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, snöfall). I sådana fall kan belysningen behöva tändas manuellt.

Åtgärder för att öka regelefterlevnaden

Utskottet vill understryka att efterlevnaden av trafikregler utpekats 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, såsom användning av bilbälten, bedömer regeringen att regelefterlevnaden är god. Det finns dock områden där det enligt regeringen behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna. Utskottet delar regeringens bedömning att rattfylleriet och hastighetsöverträdelse är prioriterade områden för ökad regelefterlevnad.

När det gäller frågan om farliga beteenden i trafiken påminner utskottet om att avståndet till ett framförvarande fordon enligt 3 kap. 2 § trafikförordningen ska 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 fordons hastighet anpassas till vad trafik-säkerheten kräver. Hastigheten får aldrig 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. Polisen ska omhänderta körkortet om körkorts-innehavaren gör sig skyldig till en sådan trafikförseelse att det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller bl.a. vid trafikbrott som att ha hållit för kort avstånd till en bil framför.

Utskottet vill här även påminna om att Justitiedepartementet har 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. Enligt utredaren behövs det ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet, och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Förslagen bereds nu i Regeringskansliet. Utskottet kan i sammanhanget även peka på att Transportstyrelsen som en del i den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för att öka trafiksäkerheten under perioden 2019–2022 har 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.

När det gäller frågan om pricksystem vid trafiköverträdelser kan utskottet konstatera att det 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. Utskottet kan konstatera att 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. Även om pricksystem har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de har införts bör det enligt utskottet tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade en lika hög trafiksäkerhet som exempelvis Sverige.

Utskottet kan konstatera att när det gäller körkortsindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagens återkallelssystem 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. Avslutningsvis bör även nämnas att ett pricksystem kan riskera att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte har begått tidigare förseelser tycker att de "har råd" med t.ex. en fortkörning.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet finner sammanfattningsvis 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.

Utskottet vill särskilt lyfta fram vikten av fortsatt arbete för att höja säkerheten för skolelever genom bl.a. utformningen av vägar, påverkan på beteenden och kunskapsöverföring. Barn och unga är en särskilt skyddsvärd grupp och deras perspektiv måste vara ständigt närvarande i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet vill bl.a. peka på att åtgärder redan vidtas för att förbättra trafiksäkerheten vid busshållplatser.

Utskottet konstaterar 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 om skyltning vid trafik Korsningar och högerregelns tillämpning. När det gäller frågan om obebakade övergångsställen utgår utskottet från att regeringen följer frågan och vid behov vidtar lämpliga åtgärder. Utskottet bedömer vidare att gällande lagstiftning är ändamålsenlig när det gäller frågor om högervängar vid rödljus och trafikljus med nedräkning och att det inte är motiverat att vidta någon åtgärd.

När det gäller hörlurar i trafiken är det enligt utskottets bedömning viktigt att fortsätta att följa denna fråga. I frågan om bilars belysning har utskottet inget att invända mot nuvarande regelverk.

Slutligen menar utskottet att åtgärder för att öka regelefterlevnaden är ett viktigt område för fortsatt arbete. Utskottet avser att även fortsättningsvis noga följa vilka eventuella åtgärder som kan komma att vidtas till följd av beredningsarbetet av en promemoria om ett stärkt straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet m.m. Vidare avser utskottet att med stort intresse följa Transportstyrelsens arbete med att granska effekten av körkortsvarningar. När det gäller införandet av ett pricksystem i Sverige vidhåller utskottet sin tidigare redovisade uppfattning i frågan.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2115 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 54, 62 och 67, 2020/21:2536 (C) yrkande 7, 2020/21:2567 (M), 2020/21:3461 (SD) yrkande 2, 2020/21:3577 (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt 2020/21:3664 (SD) yrkandena 1 och 2.

Vissa frågor om vägars utformning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa frågor om vägars utformning. Utskottet betonar att myndigheterna bedriver ett aktivt arbete när det gäller att öka säkerheten vid järnvägsövergångar, minska risken för viltolyckor och se över och förbättra reglerna för väggräcken. Utskottet lyfter även fram vägmarkeringars och vägskyltars grundläggande betydelse för trafiksäkerheten.

Jämför reservation 4 (SD), 5 (C), 6 (KD) och 7 (L).

Bakgrund

Trafikverket tar fram regler för vägars och gators utformning (VGU). Det nuvarande regelverket började gälla den 1 januari 2020 och består av separata krav- och råddokument (publikationerna 2020:029, 2020:030 och 2020:031). Reglerna är obligatoriska vid arbeten på och projektering av statliga vägar. För Trafikverket är reglerna obligatoriska vid nybyggnad och större ombyggnationer. För övriga vägghållare är VGU enbart vägledande och alltså inte kravställande. VGU får dock tillämpas som kravdokument vid upphandling av projektering för annat än statliga vägar. VGU revideras kontinuerligt och nästa utgåva planeras till 2022.

Motionerna

I motion 2020/21:430 framför Gudrun Brunegård (KD) att det bör sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens. Motionären konstaterar att viltstängsel är det mest effektiva sättet att förhindra viltolyckor, samtidigt som många landsvägar fortfarande saknar viltstängsel, inte minst i Kalmar län. Med anledning av de stora samhällskostnader som viltolyckor förorsakar, borde det enligt motionären vara samhällsekonomiskt lönsamt att investera i viltstängsel på de sträckor som i dag är mest olycksdrabbade.

I motion 2020/21:564 understryker Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD) att uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna bör prioriteras. Motionärerna pekar på de stora antalet viltolyckor i Kalmar län och menar att det beror på färre vägsträckningar med viltstängsel än andra län. Motionärerna menar att Trafikverket bör ges i uppdrag att prioritera uppförande av viltstängsel på de mest olycksdrabbade vägarna.

I motion 2020/21:904 yrkande 3 lyfter Per Åsling (C) fram behovet av skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar. Motionären menar att det behövs insatser på flera håll för att säkra rennäringens framtid, bl.a. att renbete kan nyttjas invid vägar och järnvägar och att man bygger stängsel där det behövs.

I motion 2020/21:1920 framför Lotta Finstorp (M) att arbetet med att bygga bort plankorsningar där snabba tåg passerar genom tätorter måste påskyndas. Motionären lyfter fram att det finns ett stort antal plankorsningar i tätorter och att människor årligen omkommer i plankorsningsolyckor. Antalet plankorsningar har minskat och detta trafiksäkerhetsarbete måste fortsätta att prioriteras.

I kommittémotion 2020/21:2217 yrkande 42 betonar Patrik Jönsson m.fl. (SD) behovet av att intensifiera arbetet med att minska antalet obebakade plankorsningar. Motionärerna menar att större resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och antalet bevakade plankorsningar för att minska antalet olyckor.

I kommittémotion 2020/21:2218 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken (yrkande 69). Motionärerna konstaterar att vajerräcken är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör de oskyddade stolparna och själva vajern dödsfallor för motorcyklister. Vidare pekar motionärerna på vikten av att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar (yrkande 70). Motionärerna konstaterar att det är svårt att avgöra vad som är ett lämpligt avstånd till framförvarande fordon men genom att upplysa med skyltar och markeringar på vägbanan kan vägtrafikanter enklare hålla avstånden till framförvarande fordon.

I motion 2020/21:2537 yrkande 1 menar Johan Hedin (C) att det krävs ett förtydligande av likabehandlingsprincipen i de regelverk som styr underhåll och utveckling av våra vägar så att inte motorcyklister missgynnas. Motionären framhåller att motorcyklar är en naturlig del av trafiksystemet och att samtliga trafikanter har lika rättigheter och värde i trafiken. Exempelvis måste mitträcken utformas på ett sätt så att de inte utgör en onödig fara för motorcyklister och säkra sidoområden användas i stället för sidoräcken när det är lämpligt.

I kommittémotion 2020/21:2805 yrkande 9 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken. Motionärerna uppmärksammar att vägräcken med vajer orsakar större skador för motorcyklisterna vid olyckor och menar att det krävs en översyn av räcken på svenska vägar.

I kommittémotion 2020/21:3172 yrkande 39 understryker Anders Åkesson m.fl. (C) att de ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket om viltsäkra övergångar samt andra åtgärder. Motionärerna konstaterar att antalet viltolyckor har ökat, vilket ställer högre krav på en trafiksäker planering av vägnät och övrig infrastruktur så att viltet hålls borta från vägarna. Motionärerna menar att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet, varför Trafikverket i sin infrastrukturplanering måste ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 22 betonar Helena Gellerman m.fl. (L) att underhållet av vägmarkeringar som syftar till att stärka trafiksäkerheten måste prioriteras. Motionärerna menar att vägmarkeringar

och vägs skyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem, varför det är viktigt att olika väghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägs skyltar.

I motion 2020/21:3692 anför Jan R. Andersson (M) att de län som drabbas mest av viltolyckor bör prioriteras vid utbyggnad av viltstängsel. Motionären pekar på att det mest effektiva sättet att förhindra viltolyckor är att sätta upp viltstängsel och konstaterar att trots detta är utbyggnaden av viltstängsel eftersatt och godtyckligt fördelad. Motionären påminner om att Kalmar län är det län i Sverige som har flest viltolyckor och samtidigt det län som har minst antal vägar med viltstängsel.

Utskottets ställningstagande

Plankorsningar

Korsningar mellan väg och järnväg i samma plan kallas plankorsningar. Utskottet kan inledningsvis konstatera att det enligt uppgift från Trafikverket finns ca 6 500 plankorsningar i Sverige. Av dessa är ca 3 000 utrustade med någon slags bom, ljus- och/eller ljudvarning och ca 3 500 är oskyddade, med eller utan kryssmärke. Enligt verket finns de oskyddade plankorsningarna på platser där endast ett fåtal människor/fordon passerar. Enligt Trafikverkets statistik omkommer mellan 13 och 22 individer årligen i plankorsningsolyckor. Av dessa olyckor uppges majoriteten utgöras av suicid.

Utskottet vill framhålla att Trafikverket under flera års tid har arbetat med att minska antalet plankorsningar och öka säkerheten vid de som finns kvar. Under perioden 2016–2018 åtgärdade Trafikverket ett stort antal plankorsningar; bl.a. slopades 305 plankorsningar. 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. Utskottet konstaterar att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Utskottet vill uppmärksamma att 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 (TRV 2019/14657).

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 på den statliga järnvägen 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.

Utskottet välkomnar att regeringsuppdraget enligt Trafikverket har 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 kommer att pågå under åren 2020–2023, dels plankorsningar som behöver byggas om eller ersättas med en ny anläggning, vilket tar längre tid eftersom åtgärderna måste projekteras. Utskottet noterar att 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 obehövade plankorsningar med dålig sikt runt om i Sverige genom utökad siktröjning.

Under våren och sommaren 2019 identifierade Trafikverket de järnvägs-korsningar som har förhöjd olycksrisk. Verket påbörjade därefter funktions-utredningar för att ta fram förslag på hur dessa korsningar kan göras säkrare. Under hösten 2019 åtgärdades 22 plankorsningar. Trafikverket förbättrar därutöver säkerheten i samband med upprustning av hela järnvägsstråk. I samarbete med markägare och kommuner arbetar myndigheten då för att plankorsningar stängs eller att trafiken leds om till säkrare plankorsningar. I de plankorsningar som blir kvar förbättras skyddet med bommar eller med planskilda korsningar.

Utskottet vill peka på att Trafikverket uppger att man kommer att fortsätta det systematiska arbetet med att åtgärda de plankorsningar som bedöms ha förhöjd olycksrisk. Trafikverket kommer årligen i samband med sin årsredovisning att redovisa framdriften av den ökade plankorsningssatsningen.

Utskottet vill även peka på att infrastrukturministern i svar på frågorna 2020/21:1325, 2020/21:1326, 2020/21:1370 och 2020/21:1384 har betonat att det sedan 2015 har satsats 1 miljard kronor på att bygga bort risker i järnvägen. Utskottet välkomnar ministerns besked att den satsningen fortsätter. I den nationella planen 2018–2029 har 3 miljarder kronor avsatts för att bygga bort risker i järnvägssystemet. Utskottet delar ministerns bedömning att detta kommer att bidra till en säkrare järnvägsanläggning och välkomnar hans besked att han kommer att fortsätta att följa frågan.

Viltsäkra passager och viltstängsel

Enligt Nationella Viltolycksrådet polisrapporterades 60 544 olyckor med vilt under 2020. Utskottet noterar att antalet viltolyckor ökade mellan 2016 och 2019 från 58 579 till 64 931, för att minska 2020. Rådjur, vildsvin, älg och

dovhjord är de vanligaste viltslagen. Utskottet konstaterar att Trafikverket har ansvar för att vidta åtgärder i infrastrukturen för att minska viltolyckorna. Huvudsakligen handlar det om olika typer av passager för djur i kombination med viltstängsel.

Utskottet välkomnar det arbete som görs för att minska viltolyckorna. 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. Utskottet vill framhålla att under 2018 började samråd genomföras via regionala viltolycksråd i syfte att prioritera och samordna åtgärder för att minska viltolyckorna 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 bygger Trafikverket en ny s.k. ekodukt som ska vara 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.

Utskottet kan konstatera att 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 viltolyckorna. Enligt Trafikverket kan ny teknik på sikt minska antalet viltolyckor. Fordon med modern teknik kommer exempelvis att kunna varna för vilt.

Utskottet vill i sammanhanget peka på att även infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2019/20:1025 framförde 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 viltolyckorna och att han kommer att fortsätta att följa detta arbete.

Utskottet delar regeringens bedömning i budgetpropositionen för 2021 att arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet. Utskottet uppmärksammar samtidigt att regeringen bedömer 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 innan. Trafikverket arbetar även med restaurering eller förbättring av natur- och kulturmiljöer längs befintlig infrastruktur. Därtill pågår det under perioden 2019–2020 ett arbete vid verket med att se över och reparera viltstängsel längs järnvägen i Norrbotten och Västerbotten.

Trafiksäkerhet för motorcyklister

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i september 2020 enligt Sveriges Motorcyklister (SMC) fanns ca 323 000 motorcyklar i trafik i Sverige, vilka ägdes av 259 274 personer.

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). Utskottet konstaterar att i budgetpropositionen för 2018 framhöll regeringen hösten 2017 nystarten för nollvisionen, vilken beskriver regeringens strategi på trafiksäkerhetsområdet. Regeringen konstaterade där att den vill se fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet och att utformning och underhåll av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Regeringen pekade vidare på att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppet för åtgärder som är anpassade efter detta (prop. 2017/18:1 utg.omr. 22, bet. 2017/18:TU1).

Utskottet konstaterar att Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen, Polismyndigheten och ett antal branschorganisationer har tagit fram en gemensam strategi för ökad trafiksäkerhet för motorcykel och moped för åren 2012–2020. Målet med strategin har varit att tydliggöra vilken typ av åtgärder som krävs för att antalet dödade motorcyklister och mopedister ska kunna halveras och för att antalet mycket allvarligt skadade (medicinsk invaliditet för 10 procent eller mer) ska kunna minska med 40 procent till 2020, utifrån 2010 års nivå. Strategins fokus ligger på att förebygga olyckor. Områden som prioriteras är att öka andelen motorcyklar med ABS-bromsar, öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet, säkrare vägar och gator samt minska extremt beteende på motorcykel.

Vidare vill utskottet lyfta fram att Trafikverket i samverkan med SMC har 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 broträcken, där motorcykeltrafiken beaktas på ett bättre sätt. Trafikverkets standard för drift- och underhållsåtgärder samt vägkonstruktionskraven har också höjts. Vidare har SMC utsett särskilda vägspanare som ska vara lokalt ansvariga för vägfrågor mot 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.

Vägräcken med underglidningsskydd

En av de frågor som tas upp handlar om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken. Utskottet kan konstatera att Trafikverket har åtagit sig att vidta riktade trafiksäkerhetsåtgärder inom det nationella stamvägnätet, genom bl.a. räcketåtgärder, för i storleksordningen 1,5 miljarder kronor under perioden 2019–2022.

Utskottet noterar att Trafikverket uppger att alla räkestyper 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 mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger risk för underglidning är bättre för oskyddade trafikanter såsom motorcyklister än räcken som har utstickande delar. Studier visar att vägräcken med underglidningsskydd minskar risken för att framhjulet, andra fordonsdelar eller motorcyklstens ben trycks in i räckets. Hösten 2015 slutrapporterade Trafikverket en undersökning av hur motorcykeltyp, underglidningsskydd och överglidningsskydd påverkar skaderisken hos motorcykelförare. Under åren 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 motorcyklstens ben trycks in i räckets. Krocktesterna visade också att i en upprätt kollision är det en stor risk att föraren fastnar i ovansidan eller baksidan av ett s.k. W-räcke och att ett skydd mot stolparna också är nödvändigt (s.k. överglidningsskydd).

Utskottet vill påminna om att Trafikverket 2012 beslutade 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 räcketregler. 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 vägräckan uppfylla krav på skydd mot underglidning i vissa typer av ytterkurvor.

Vägmarkeringar och vägskyltar

Utskottet vill påminna om att 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.

Utskottet vill vidare påminna om att det i Trafikverkets regelsamling 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.

När det gäller frågan om behovet av fysiska markeringar för att säkerställa avstånden i trafiken vill utskottet peka på att 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.

När det gäller frågan om underhållet av vägmarkeringar vill utskottet peka på att Trafikverket under 2019 påbörjade ett arbete med att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stöder föraren att hålla sig i sitt körfält, exempelvis Lane Departure Warning och Lane Keeping Assist. Vidare föreslog utskottet i april 2020 att riksdagen riktar 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 miniminivå på acceptabel standard, både för dagens fordon och för framtidens teknik med självkörande fordon.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis 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 ser mycket positivt på Trafikverkets utökade satsning på arbetet med obebakade järnvägsövergångar. Utskottet välkomnar att det görs flera insatser för att öka säkerheten vid befintliga plankorsningar och att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar. Utskottet avser att följa Trafikverkets fortsatta arbete i frågan med stort intresse.

Utskottet ser vidare mycket allvarligt på det förhållandevis stora antalet viltolyckor. 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. Utskottet bedömer att arbetet med att förebygga viltolyckor har bidragit till ökad trafiksäkerhet. Utskottet vill framhålla vikten av att Trafikverket fortsätter att kontinuerligt arbeta med att minska infrastrukturens barriäreffekter för djur och skapa säkra passager. Utskottet kommer att fortsätta att följa utvecklingen med stort intresse.

Utskottet konstaterar vidare att det vidtas åtgärder för ökad trafiksäkerhet för motorcykel. När det gäller frågan om vägräcken vill utskottet betona att vägräcken har sina fördelar och nackdelar för olika fordonstyper, och utskottet utgår från att väghållarna 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. Utskottet vill också lyfta fram vikten av att såväl fordon som räcken fortsätter att utvecklas.

Utskottet vill slutligen betona att 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 väghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägskyltar. Utskottet vill framhålla de åtgärder som redan har vidtagits av kommuner och de ansvariga myndigheterna och ser fram emot regeringens redovisning av det tillkännagivande som riksdagen nyligen har riktat till regeringen i fråga om underhåll av vägmarkeringar.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:430 (KD), 2020/21:564 (SD), 2020/21:904 (C) yrkande 3, 2020/21:1920 (M), 2020/21:2217 (SD) yrkande 42, 2020/21:2218 (SD) yrkandena 69 och 70, 2020/21:2537 (C) yrkande 1, 2020/21:2805 (KD) yrkande 9, 2020/21:3172 (C) yrkande 39, 2020/21:3235 (L) yrkande 22 och 2020/21:3692 (M).

Hastighetsbegränsningar

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ändrade hastighetsbegränsningar. Utskottet betonar att arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsgränser är den viktigaste faktorn för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Utskottet understryker att anpassningar av hastighetsgränserna till vägarnas utformning räddar liv och bedömer att myndigheterna bedriver ett aktivt arbete med detta. Utskottet lyfter i sammanhanget även fram vissa tillgänglighets- och miljöaspekter samt understryker kommunernas roll och vikten av att skapa en säker trafikmiljö vid skolorna. Utskottet välkomnar också de åtgärder som görs när det gäller krav på hållbara hastigheter i upphandlingar.

Jämför reservation 8 (M, SD, KD), 9 (V) och 10 (L).

Bakgrund

På 1960-talet inleddes en försöksverksamhet med allmänt differentierade hastighetsgränser baserad på vägarnas beskaffenhet. Vägar med god standard fick högre hastighetsgränser och de med sämre standard lägre. Försöksverksamheten ledde stegvis till att hela vägnätet hade hastighetsbegränsats i slutet av 1970-talet. Nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008 (prop. 2006/07:73), och sedan dess har många vägar och gator fått ändrad hastighetsgräns.

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen, Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen 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 km/tim och utom tätbebyggt område 70 km/tim. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Utanför tätbebyggt område kan Trafikverket utfärda bestämmelser om en högre tillåten hastighet än bashastigheten 70 km/tim. 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 km/tim (9 kap. 1 §). Trafikverket får utfärda bestämmelser om att den högsta tillåtna hastigheten på en motorväg ska vara 120 km/tim.

Motionerna

I motion 2020/21:205 menar Michael Rubbestad (SD) att det bör införas en hastighetsbegränsning om 30 km/tim vid förskolor. Motionären konstaterar att det är vanligt att väghållaren beslutar att hastigheten förbi en skola/förskola ska vara högst 30 km/tim i dag men att detta inte är reglerat i lag.

I kommittémotion 2020/21:700 yrkande 3 framför Eric Palmqvist m.fl. (SD) att den sänkning av hastighetsgränser som pågår bör avbrytas och att det i stället bör säkerställas att vägarna är säkra. Motionärerna påminner om behovet av fungerande transporter på landsbygden för att Sverige utanför storstäderna ska utvecklas och betonar att säkrare vägar ska eftersträvas snarare än sänkta hastighetsgränser. De tidigare hastighetsgränserna bör i de flesta fall återställas.

I motion 2020/21:785 yrkande 10.2 föreslår Ola Johansson och Peter Helander (båda C) en sänkt bashastighet till 30 km/tim och än lägre hastigheter i anslutning till skolor. Motionärerna menar att bashastigheten generellt bör sänkas till 30 km/tim i anslutning till skolor och miljöer där barn vistas.

I motion 2020/21:1039 menar Mats Nordberg (SD) att stegen 50, 70, 90, 110 samt 120 km/tim bör återställas som normala hastighetsbegränsningar (yrkande 1). Motionären konstaterar att hastighetsbegränsningarna under senare år har sänkts i olika steg, ofta från 70 eller 90 km/tim till 60 eller 80 km/tim, samtidigt som hastighetsbegränsningarna i tätorter ofta har sänkts från 50 till 40 km/tim. Frågan har stor betydelse för landsbygdsutvecklingen och dessutom har införandet av 10-steg enligt motionären gjort det svårt att veta vilken hastighetsgräns som faktiskt gäller. Motionären menar vidare att genomfarter genom samhällen som huvudregel ska vara byggda för, eller byggas om för, att medge en hastighetsgräns på inte lägre än 50 km/tim (yrkande 2). Hastighetsgränserna 30 eller 40 km/tim kan användas vid speciellt farliga avsnitt.

I motion 2020/21:1139 menar Edward Riedl (M) att möjligheten att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att värna både trafiksäkerhet och framkomlighet bör ses över. Motionären betonar att det är grundläggande för trafiksäkerheten att rätt hastighet hålls men att det är lika viktigt att hastigheten är korrekt anpassad för tillfälle, fordon och väg. Genom att se över hastighetsbegränsningar kan enligt motionären framkomligheten ökas, restider kortas och säkerheten stärkas.

I motion 2020/21:1214 efterlyser Edward Riedl (M) en översyn av möjligheten att höja högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar. Motionären påminner om att det inte är tillåtet för en bärgningsbil att transportera fordon i högre hastigheter än 40 km/tim men att transporten ofta måste ske på vägar med högre tillåtna hastighet, vilket innebär att bärgningsbilen kan utgöra en

trafikfara. Motionären hänvisar bl.a. till andra länder där det är tillåtet att köra betydligt snabbare samt att Transportstyrelsen 2013 föreslog att reglerna skulle ändras och att 80 km/tim skulle bli den högsta tillåtna hastigheten.

I kommittémotion 2020/21:1313 yrkande 21 föreslår Jens Holm m.fl. (V) att en ny bashastighet på maximalt 40 km/tim inom tätbebyggda områden bör införas. Motionärerna lyfter bl.a. fram att sänkta hastigheter skulle förbättra trafiksäkerheten, ge lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider samt minska bullerpåverkan. Sänkt bashastighet möjliggör enligt motionärerna mer transporteffektiva städer.

I motion 2020/21:1587 framför Patrik Engström (S) att det behövs en översyn av arbetet med att nå nollvisionen så att det tas större hänsyn till regionalpolitiska förutsättningar. Motionären konstaterar att Trafikverket arbetar med att systematiskt anpassa hastigheterna på statliga vägar till vägarnas utformning. Enligt motionären är det dock viktigt att en mer omfattande analys görs av konsekvenserna av en hastighetssänkning även ur andra perspektiv, bl.a. allmänhetens acceptans för de beslut som fattas och regionalpolitiska konsekvenser.

I motion 2020/21:1878 föreslår Viktor Wärnick (M) att hastighetsgränser på vägar inte ska kunna sänkas utan berörda kommuners medgivande. Motionären lyfter fram exempel från Gävleborgs län, där ändrade hastighetsgränser har genomförts utan förankring i de kommuner som berörs. Enligt motionären borde inriktningen i stället vara att förbättra vägarnas kvalitet än att försämra transportmöjligheterna för landsbygdsbor.

I kommittémotion 2020/21:2218 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att standarden på motorvägar vid nybyggnation bör höjas för att anpassas till hastighetsgränsen 130 km/tim (yrkande 23). Motionärerna menar att Trafikverket på de sträckor som anses lämpade och säkra bör införa en hastighetsgräns på 130 km/tim och att effekterna av hastighetsgränshöjningen därefter bör utvärderas. Vidare tar motionärerna upp frågan om hastighetsgränser (yrkande 24). Motionärerna betonar att hastighetsgränser bör ha en folklig förankring och menar att frågan om en återgång till de gamla hastighetsgränserna – 30, 50, 70, 90 och 110 km/tim – på våra vägar bör väckas. Vidare bör det utredas om den högsta tillåtna hastigheten på motorvägar bör vara 130 km/tim. För att öka säkerheten på vägarna bör det enligt motionärerna ges ökade möjligheter till variabel hastighetsskyltning i särskilt utsatta vägmiljöer. Motionärerna menar vidare att alla vägsträckor bör ses över och hastighetsanpassas utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning (yrkande 65). Enligt motionärerna behöver hastighetsbegränsningarna i vissa fall sänkas och i andra fall höjas. Bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad för ökad acceptans för gällande hastighetsgräns.

I motion 2020/21:2306 anför Kjell Jansson (M) att det behövs en översyn av förutsättningarna för att höja hastigheten på motorvägarna till 130 km/tim. Motionären framhåller att det sker få olyckor på motorvägarna och att de är byggda för 130 km/tim samtidigt som bilarna är säkrare jämfört med tidigare.

I motion 2020/21:2734 yrkande 5 uppmärksammar Annika Hirvonen Falk m.fl. (MP) behovet av åtgärder för säkra skolvägar. Motionärerna menar att det behövs en lagstiftning om att inrätta s.k. skolzoner i närheten av skolor med en hastighetsgräns på maximalt 30 km/tim samt att kommuner ges möjlighet att sätta upp fartkameror och göra ytterligare satsningar för att planera och bygga om till säkra skolvägar.

I kommittémotion 2020/21:2805 yrkande 12 uppmärksammar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) behovet av att pröva möjligheten att höja hastigheten på flera vägsträckor. Motionärerna menar att med rätt hastighetsbegränsningar på vägarna uppnås bättre trafiksäkerhet. Att differentiera hastighetsbegränsningar, lägre på farliga vägar och högre på de säkraste motorvägarna, gör enligt motionärerna att acceptansen ökar och fler följer reglerna.

I motion 2020/21:2869 framför Lars Beckman (M) att det bör övervägas att höja den högsta tillåtna hastigheten på motorvägar till 140 km/tim. Motionären framhåller att utvärderingar visar att det inte finns några indikationer på att en ökad hastighet skulle öka antalet olyckor.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 21 anser Helena Gellerman m.fl. (L) att regeringen bör se till att myndigheter ställer krav på hållbara hastigheter vid upphandling. Motionärerna framhåller att olycksrisken ökar i takt med en högre hastighet på fordonet och 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 kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 20 uppmärksammar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av differentiering av hastigheterna på motorvägar. Motionärerna framhåller att standarden på svenska motorvägar varierar och att det bör tillsättas en utredning med syfte att bl.a. höja nivån från dagens högsta tillåtna hastighet 120 km/tim.

Utskottets ställningstagande

Anpassade hastighetsgränser

Utskottet kan inledningsvis konstatera att Trafikverket sedan 2008 kontinuerligt arbetar med att anpassa hastigheterna på statliga vägar utifrån vägarnas utformning och trafikflöden, efter ett regeringsuppdrag till dåvarande Vägverket. Verket uppskattar att fram till 2025 kommer ca 425 mil statlig väg att skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Under samma period kommer ca 120 mil väg att få höjd hastighetsgräns till följd av höjd säkerhetsstandard. Under perioden kommer också hastighetsgränsen på vägar utan mitträcke att sänkas till 80 km/tim med undantag för vägar med lite trafik.

Rätt hastighet på vägar och gator är enligt Trafikverket en förutsättning för att minska antalet döda och skadade i trafiken. Detta är en bedömning som utskottet delar. Hastighetsgränserna ska anpassas utifrån vägens trafik-säkerhetsstandard. Trafikverket framför att en väg generellt sett ska vara

mötesfri för att lämpa sig för högre hastighet än 80 km/tim. På en mötesseparerad väg riskerar man inte att kollidera med ett mötande fordon. Därför kan enligt Trafikverket hastighetsgränsen höjas från 90 till 100 km/tim eller högre. På vägar utan mittseparering bör hastigheten enligt Trafikverket sänkas till 80 km/tim, 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.

Utskottet vill framhålla att anpassningar av hastighetsgränserna till vägarnas utformning, med omskyltning samt om- och nybyggnad, räddar liv. Enligt Trafikverkets skattningar kan under perioden 2014–2025 ungefär 16 liv räddas per år – sju liv till följd av omskyltning av befintliga vägsträckor från 90 till 80 km/tim och nio liv till följd av om- och nybyggnad med mitträcken eller motorväg. Krockvåldet varierar vid olika hastigheter. En kollision i 80 km/tim i stället för 90 km/tim innebär en 40 procent lägre risk att omkomma. Trafikverket uppskattar att en sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim på hela vägnätet skulle rädda ca 20 liv per år.

Utskottet ser mycket positivt på att Trafikverkets arbete 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 ut 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.

Här vill utskottet också lyfta fram Trafikverkets bedömning att en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken är att det råder en god hastighetsefterlevnad. Utskottet påminner om att Trafikverket i samband med regeringens fastställelse av den nationella planen för transportinfrastrukturen för 2018–2029 fick 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.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att åtgärder för rätt hastigheter är ett av fyra fokusområden i den aktionsplan för åren 2019–2022 som Trafikverket står bakom tillsammans med 13 andra myndigheter och aktörer. I aktionsplanen anför 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 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 km/tim på statliga vägar. Utskottet noterar att verket 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.

När det gäller frågan om hastighetsgränser och förutsättningarna för att hela Sverige ska leva vill utskottet betona att transportpolitikens funktionsmål innebär bl.a. att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Utskottet noterar att 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 glesbygder 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. Utskottet noterar vidare att Trafikverket framhåller att restiden bara påverkas marginellt av en hastighetssänkning. Om man kör i 80 i stället för 90 km/tim förlorar man maximalt 50 sekunder per mil. Samtidigt minskar risken att omkomma med 40 procent om man kolliderar i 80 km/tim jämfört med kollision i 90 km/tim. Den tunga trafiken påverkas inte nämnvärt av hastighetssänkningar, eftersom det redan finns en hastighetsgräns på maximalt 80 km/tim för tunga lastbilar med släp.

I budgetpropositionen för 2021 redovisar regeringen att undersökningar av det lokala företagsklimatet visar att företag i storstadskommuner och tätbefolkade kommuner nära en större stad är mer nöjda med vägnätet än vad företagarna generellt är i riket. Det är också tydligt att företagen i landsbygds-kommuner som är avlägset belägna är minst nöjda. Även om resultaten per kommungrupp uppvisar en viss variation över åren är det enligt regeringen svårt att se en tydlig trend. Utskottet konstaterar att Sverige är ett glest befolkat land med långa avstånd och att de geografiska tillgänglighetsskillnaderna har ökat över tid. Utskottet delar regeringens bedömning att transportinfrastrukturen har stor betydelse för bl.a. näringsliv, tillväxt, bostadsförsörjning och regional utveckling i hela landet. Utskottet betonar att på landsbygden är vägnätet ofta avgörande för tillgängligheten. Utskottet

välkomnar i sammanhanget att extra medel tillförs för underhållet av väg, med fokus på bl.a. det finmaskiga vägnätet på landsbygden för att bidra till möjligheterna att leva och verka på landsbygden (prop. 2020/21:1 utg.omr. 22).

Utskottet kan även konstatera att infrastrukturministern i november 2020 i sitt svar på fråga 2020/21:434 om sänkta hastigheter på vägar i glesbygd betonade 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 konstaterade att Trafikverket nu fördelar upp till 1 miljard kronor för att samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Utskottet välkomnar ministerns uttalande att åtgärder som förkortar restiden på landsbygd ska prioriteras. Det medför att hastigheten även kan höjas på delar av vägnätet. I den nationella planen 2018 ökade staten, utöver satsningen på vägunderhåll, trafiksäkerhetsåtgärderna så att staten kan hjälpa till att även på länsvägar öka trafiksäkerheten genom att samfinansiera mitträcken, vilket gör att hastighetsbegränsningarna kan höjas i stället för att sänkas. 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.

Utskottet vill också lyfta fram andra positiva konsekvenser av hastighetsanpassningarna. Trafikverket uppger att när hastighetsanpassningarna är klara 2025 beräknas effekten bli att koldioxidutsläppen minskar med 3 000 ton per år. Utskottet vill även hänvisa till budgetpropositionen för 2020 där regeringen redovisar att både avgaser och slitage av däck, bromsar och vägbana är en stor källa till förekomsten av partiklar i tätortsluften. För att minska halterna av större partiklar, s.k. PM10, vidtogs det under 2018 åtgärder såsom sänkta hastighetsgränser, vilket har haft effekt. I budgetpropositionen för 2021 konstaterar regeringen att transportsystemets negativa påverkan på människors hälsa och livsmiljö är omfattande och inte har förändrats på något avgörande sätt det senaste decenniet.

I fråga om högsta tillåtna hastighet på motorväg gäller enligt trafikförordningen 110 km/tim. Trafikverket kan dock föreskriva hastigheten 120 km/tim (9 kap. 1 §). Utskottet konstaterar att Trafikverket har uppgett att det kan finnas vissa motorvägar där den högsta tillåtna hastigheten av trafiksäkerhetsskäl skulle kunna höjas till 120 km/tim, men en sådan höjning är enligt verket svår att motivera mot bakgrund av den nya klimatlagen. Trafikverket menar att det även finns andra miljöskäl till att hastighetsgränsen bör hållas under 120 km/tim. Det gör att Trafikverket även fortsättningsvis är restriktivt till att införa en hastighetsgräns på 120 km/tim, vilket utskottet välkomnar.

Sedan 2008 är det möjligt att införa hastighetsgränser i alla tio steg mellan 30 och 120 km/tim. I den proposition som föregick riksdagsbeslutet betonade

den dåvarande regeringen att förändringar i de nya 10-stegen endast skulle göras för längre sammanhållande 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. Utskottet kan vidare konstatera att 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 km/tim 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 kommunala vägnäten. Utskottet har inget att invända mot nuvarande ordning. Som utskottet har konstaterat ovan pågår för närvarande en anpassning av hastighetsgränserna till vägarnas standard inom det statliga vägnätet genom höjningar till 100 km/tim och sänkningar till 80 km/tim. Många kommuner inför samtidigt jämna hastighetsgränser, främst 40 och 60 km/tim.

Vissa andra hastighetsfrågor

Bashastighet inom tätbebyggt område

Utskottet påminner om att enligt trafikförordningen är den nuvarande bashastigheten inom tätbebyggt område 50 km/tim. Bashastighet är den hastighet som generellt gäller, så länge det inte finns skyltar som anger någon annan hastighet. Utskottet konstaterar att det är möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 km/tim 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 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet.

Utskottet vill lyfta fram att förutsättningarna för, och konsekvenserna av, sänkt bashastighet i tätort har utretts vid upprepade tillfällen. Trafikanalys hade ett regeringsuppdrag under 2016 och 2017 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 km/tim. 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 trafik-säkerhetseffekter som en sänkning av bashastigheten till 40 km/tim i tätort skulle få (VTI rapport 954). Resultaten visade att under åren 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.

Utskottet uppmärksammar även att NTF mäter hastigheten varje år på det kommunala vägnätet på sträckor med hastigheterna 40, 50, 60 och 70 km/tim på 69 platser i landet fördelade mellan 23 kommuner. Sammanlagt håller ca två tredjedelar av bilisterna skyltad hastighet men på 40- och 50-sträckor är hastighetsefterlevnaden lägre. På sträckor med 40 km/tim kör nästan varannan bil fortare än skyltad hastighet. NTF bedömer inte desto mindre att om alla gator som i dag är skyltade 50 km/tim skulle skyltas om till 40 km/tim 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 km/tim, för då skulle så många som 17 liv kunna sparas årligen. Dessutom skulle det underlätta för kommunernas anpassning av staden till ett ökat cyklande och gående samt vara bra för miljön.

Utskottet konstaterar vidare att 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 km/tim 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 km/tim med 30, 40 och 60 km/tim 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 gångtrafikanters och cyklisters behov av säkerhet och tillgänglighet. Arbetet med fysiska trafiksäkerhetsåtgärder behöver fortsätta inom det kommunala vägnätet. Utskottet välkomnar att elva aktörer vidtar riktade åtgärder inom ramen för aktionsplanen för att anpassa hastighetsgränserna. Bland annat kommer Trafikverket att verka för bl.a. ett fortsatt införande av 30 och 40 km/tim.

Hastighetsbegränsningar vid skolor och förskolor

Utskottet vill påminna om att trafikförordningen (1998:1276) innehåller bestämmelser om hastighetsbegränsningar. Inom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 50 km/tim. 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 del av ett sådant område ska vara 30 eller 40 km/tim. Vägmarken 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.

Utskottet kan konstatera att viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken är höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer som barnen har svårt att

hantera. 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. De yngre barnen har inte en färdigutvecklad syn och hörsel. Barnen är dessutom kortare och har därför svårare att se, bli sedda och nå. Yngre barn är också mer spontana och har svårare att hejda sina impulser.

Utskottet vill i sammanhanget även nämna att Trafikanalys i sin måluppföljning har framfört att barns rörelsefrihet har minskat de senaste 30 åren. Föräldrarna tillåter barnen i mindre grad än tidigare 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. Trafikverket har inventerat föräldrars synpunkter på sina barns skolväg, och de vanligaste synpunkterna var bl.a. 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.

Utskottet välkomnar att infrastrukturministern i sitt svar på fråga 2017/18:1123 betonar att trafiksäkerhet är en prioriterad fråga för regeringen och att det är en särskilt viktig fråga att fordonens hastighet anpassas till de förhållanden som råder vid skolor. Utskottet vill liksom ministern betona att ett fordonens hastighet ska, trots vad som anges som högsta tillåten hastighet, 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. Utskottet delar ministerns bedömning att nuvarande ordning för hur hastighetsbestämmelser beslutas är lämplig.

Utskottet vill slutligen lyfta fram FN:s tredje globala ministermöte om trafiksäkerhet som hölls i Stockholm den 19–20 februari 2020. Infrastrukturministern presenterade under konferensen den s.k. Stockholmsdeklarationen som innehåller viktiga slutsatser och rekommendationer för perioden 2011–2020. I Stockholmsdeklarationen, som ska ligga till grund för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet i världen, uppmanas bl.a. FN:s medlemsländer att minska antalet dödsfall i trafiken med minst 50 procent till 2030 och att begränsa hastigheten till 30 km/tim i områden där risken är stor för dödsfall och allvarligt skadade i trafiken.

Högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar

Utskottet kan konstatera att ett fordon som är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av ett skadat fordon tidigare fick köra högst 40 km/tim. Transportstyrelsen inkom 2013 med en framställan om flera ändringar i både

trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Ett av förslagen var att höja den då högsta tillåtna hastigheten från 40 till 80 km/tim för bärgningsbilar i samband med bärgning av ett annat fordon, under förutsättning att den ena hjulaxeln hissas upp och låses fast. Framställan remitterades, och remissinstanserna yttrade sig över de olika förslagen.

I oktober 2017 beslutade regeringen om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär en höjning av den högsta tillåtna hastigheten för viss bärgning och bogsering från 40 till 80 km/tim. Den ökade hastigheten vid bogsering och bärgning gjordes i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten eftersom det blir mindre köbildning. Ändringen trädde i kraft den 1 december 2017.

Krav på hållbara hastigheter vid upphandling av transporttjänster

Utskottet påminner om att regeringen som ett led i arbetet med att utveckla de offentliga upphandlingarna i juni 2016 antog en nationell upphandlingsstrategi för att skapa förnyelse inom den offentliga sektorn och i näringslivet. Målet är att få fler myndigheter att använda offentliga inköp som ett strategiskt verktyg i sin verksamhet. Strategin innehåller sju inriktningsmål, och kopplat till dessa mål finns tips och råd om hur verksamheten kan arbeta för att uppfylla målen.

Vidare vill utskottet påminna om att åtgärder för rätt hastigheter är ett av fyra fokusområden i den aktionsplan för åren 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.

Utskottet noterar att 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. Med hållbara hastigheter menar initiativtagarna hastigheter som följer rådande hastighetsbegränsningar och är anpassade till övriga förutsättningar i trafiken. 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 om 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 2019 års uppföljning av

aktionsplanen är åtgärden påbörjad och fortlöper enligt plan, vilket utskottet välkomnar.

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. Utskottet vill lyfta fram att 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. Utskottet vill vidare hänvisa till att det även inom Stockholmsdeklarationen finns höga förväntningar på att företag ska bidra, bl.a. genom att redovisa sina trafiksäkerhetsavtryck inom ramen för Agenda 2030.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill betona att arbetet med att åstadkomma säkra hastighetsgränser på våra vägar är den enskilt viktigaste faktorn för att nå de trafiksäkerhetspolitiska målen. Utskottet vill framhålla att hastighetsfrågan är central för nollvisionsarbetet och att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för hur de olika hastighetsgränserna bör användas. Utskottet vill 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. Utskottet ser ingen anledning att ifrågasätta myndigheternas kompetens på området.

Utskottet är samtidigt väl införstått med att anpassade hastighetsgränser inte bara har bäring på trafiksäkerheten utan även på bl.a. tillgängligheten och miljön. 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 att åtgärder som förkortar restiden på landsbygden ska prioriteras och vill betona vikten av att Trafikverkets arbete med att anpassa hastighetsgränserna även fortsättningsvis sker i dialog och samverkan med aktörer på regional och lokal nivå. Utskottet vill vidare 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 bashastighet inom tätbebyggt område konstaterar utskottet att frågan har varit föremål för utredning. Utskottet vill betona vikten av att åstadkomma säkra hastighetsnivåer och konstaterar, i likhet med de ansvariga myndigheterna, att införandet av en ny bashastighet om 40 km/tim i tätort vore en naturlig fortsättning på det trafiksäkerhetsarbete som har bedrivits på kommunal nivå under lång tid. Utskottet påminner om att det finns en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet. Därtill vill utskottet åter understryka att kommunerna spelar en nyckelroll i den fortsatta utvecklingen.

När det gäller hastighetsbegränsningar vid skolor kan utskottet konstatera att det vidtas ett flertal olika åtgärder men vill samtidigt starkt understryka vikten av fortsatta insatser för att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till skolorna. Utskottet betonar att det är en särskilt viktig fråga att fordonens hastighet anpassas till de förhållanden som råder vid skolor.

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 2020/21:205 (SD), 2020/21:700 (SD) yrkande 3, 2020/21:785 (C) yrkande 10.2, 2020/21:1039 (SD) yrkandena 1 och 2, 2020/21:1139 (M), 2020/21:1214 (M), 2020/21:1313 (V) yrkande 21, 2020/21:1587 (S), 2020/21:1878 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 23, 24 och 65, 2020/21:2306 (M), 2020/21:2734 (MP) yrkande 5, 2020/21:2805 (KD) yrkande 12, 2020/21:2869 (M), 2020/21:3235 (L) yrkande 21 och 2020/21:3468 (M) yrkande 20.

Automatiska trafiksäkerhetskontroller

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om automatiska trafiksäkerhetskontroller. Utskottet hänvisar till det aktiva arbete som de ansvariga myndigheterna redan bedriver för att utöka användningen av trafiksäkerhetskameror. I fråga om ägaransvar vid fortkörning hänvisar utskottet till att frågan har utretts och att utskottet inte är berett att vidta någon åtgärd.

Jämför reservation 11 (SD).

Bakgrund

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.

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

Motionerna

I motionerna 2020/21:172 och 2020/21:1498 framför Nina Lundström (L) att trafikmiljön och trafiksäkerheten för cyklisterna bör finnas med som ett av kriterierna för beslut om trafiksäkerhetskameror på länsvägar med blandtrafik (yrkande 3). Motionären konstaterar att länsvägar har olika standard och att trafiksäkerheten prioriteras olika; trafikmiljön för cykling i blandad trafik blir mer riskfylld när det inte finns trafiksäkerhetskameror.

I motion 2020/21:1533 påtalar Tina Acketoft (L) att det bör tillsätta en utredning för att ge kommuner rätt att sätta upp hastighetskameror. Motionären framhåller att fortkörning är den enskilt största orsaken till olyckor i trafiken. Ett sätt att öka säkerheten skulle enligt motionären vara att ge kommunerna rätt att sätta upp hastighetskameror på platser de anser skulle gagnas av den typen av åtgärder.

I motion 2020/21:2036 pekar Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S) på att kommuner ska få möjlighet att sätta upp och finansiera hastighetskameror. Motionärerna betonar att sänkta hastigheter ger en tryggare miljö och bidrar till bättre luftkvalitet och lägre buller och att kameror är ett utmärkt komplement till farthinder.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 66 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att möjligheten till ägaransvar vid användning av automatiserade fartkameror bör utredas. Motionärerna betonar att automatiserade fartkameror är ett effektivt sätt att få ned hastigheten på vägarna och pekar på att ett problem är att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som föraren inte kan identifieras behöver därför enligt motionärerna utredas.

Utskottets ställningstagande

Trafiksäkerhetskameror

Utskottet kan inledningsvis konstatera att antalet trafiksäkerhetskameror i Sverige ökar. Enligt Trafikverket finns det ca 2 000 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna. Målet var ca 2 300 till 2020. På det statliga vägnätet är ca 440 mil i dag utrustade med automatiska trafiksäkerhetskontroller (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 Trafikverkets senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen dock fortfarande en alltför liten del av det totala trafikarbetet.

Utskottet menar att trafiksäkerhetskameror har en god effekt på trafiksäkerheten. Hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får. Trafikverkets mätningar visar att trafikanterna väljer att sänka hastigheten när man 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. Trafikverket uppger att om alla höll hastighetsgränserna i hela trafiksystemet skulle mer än 100 liv räddas varje år. Eftersom hastigheten sänks på vägar med kameror minskar dessutom bullret och utsläppen av koldioxid och andra skadliga partiklar. Utskottet kan med tillfredsställelse även konstatera att Trafikverkets årliga attitydundersökningar visar att drygt 70 procent av de tillfrågade har en positiv inställning till trafiksäkerhetskamerorna.

När det gäller frågan om var trafiksäkerhetskameror bör placeras vill utskottet framhålla att trafiksäkerhetskamerorna enligt Trafikverket är 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. Systemet förvaltas av Trafikverket och Polismyndigheten. 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 framför i sin senaste analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 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 hastighetsefterlevnaden. Teknik i fordonen och åtgärder för att förändra normer i samhället om hastighetsöverträdelser behöver enligt Trafikverket undersökas närmare. Utskottet kan konstatera att rätt hastighet är ett av tre utpekade fokusområden i den gemensamma aktionsplanen med åtgärder för trafiksäkerhetsutvecklingen för åren 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra aktörer står bakom. 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 stationär ATK samt med mobil ATK och manuell hastighetsövervakning som komplement. Utskottet välkomnar detta.

När det gäller frågan om trafiksäkerhetskameror på det kommunala vägnätet visar Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen inom vägtrafik för 2019 att det endast finns 16 trafiksäkerhetskameror på det kommunala vägnätet, och endast en 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. I detta sammanhang vill utskottet påminna om att 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. Enligt uppgift ska detta arbete påbörjas 2022. Vidare har Stockholms stad framfört att man ska införa ATK på delar av stadens vägnät med start 2020.

Ansvar vid fortkörning

Utskottet kan konstatera att Sverige tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelse som förarens körbeteende orsakar är föraren däremot ansvarig. Utskottet vill påminna om att 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.

Utskottet kan konstatera att en nackdel med ATK är att t.ex. motorcyklar inte kan registreras och lagföras för hastighetsöverträdelse, eftersom varken nummerplåt eller förare kan registreras med dagens ATK-system. Inte minst av denna anledning finns det enligt utskottet ett fortsatt behov av manuella kontroller. Som komplement avser Trafikverket att fortsätta genomföra hastighetsmätningar för motorcykel som underlag för framtida åtgärder för en säkrare trafik med motorcykel.

Dagens system för automatiska trafiksäkerhetskontroller 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 hastighetsöverträdelse 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.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill betona att 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. Därtill innebär en lägre hastighet också mindre utsläpp av koldioxid. Utskottet vill 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. Den automatiska trafiksäkerhetskontrollen 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 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 framhålla att ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på, varför utskottet inte är berett att vidta någon åtgärd i denna fråga.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:172 (L) yrkande 3, 2020/21:1498 (L) yrkande 3, 2020/21:1533 (L), 2020/21:2036 (S) och 2020/21:2218 (SD) yrkande 66.

Insatser mot alkohol och droger i trafiken

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur olika insatser mot alkohol och droger i trafiken ska bedrivas. Utskottet ser med stor oro på förekomsten av alkohol och droger och välkomnar att det förebyggande arbetet har intensifierats. Utskottet lyfter också fram teknikutvecklingen, inte minst när det gäller det fortsatta arbetet med fordonsutveckling, alkoholås och införandet av alkobommar för att kontrollera och stoppa rattfylleri.

Jämför reservation 12 (SD), 13 (KD) och 14 (V, KD).

Bakgrund

Aktuell olycksfallsstatistik

Målet för trafiknykterheten är att minst 99,9 procent av trafikarbetet ska 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 2020) framgår att andelen nykter trafik ökade något mellan 2018 och 2019. Andelen för 2019 är 99,75 procent, vilket kan jämföras med 99,73 procent 2018. Uppgången föregicks av flera års nedgång, och resultatet för 2019 ligger under kurvan för nödvändig utveckling. I rapporten bedöms att målet för 2020 inte kommer att nås. Utfallet för 2019 är något högre än för startåret 2007 (99,71 procent).

Resultaten från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att antalet omkomna alkoholpåverkade (alkoholkoncentration på 0,2 promille eller mer) personbilsförare under 2019 var 14 personer, vilket är betydligt lägre än för 2018 (26 personer). Andelen är dock ungefär densamma, 21 procent jämfört med 20 procent. Antalet omkomna alkoholpåverkade är lägre än 2010 som tidigare var det lägsta värdet (17 personer). Andelen omkomna varierar enligt rapporten ganska mycket mellan åren, men 21 procent anges även det vara ganska lågt. Det är endast under enstaka år som andelen varit lägre.

Totalt omkom 53 personer i alkohol- eller narkotikarelaterade olyckor under 2019, vilket var betydligt färre än 2018 då 75 personer omkom. Det är också lägre än 2010, vilket tidigare var det år med lägst antal omkomna i alkohol- och narkotikarelaterade olyckor, 58 personer. Av de 53 personerna som omkom 2019 var det 31 som omkom i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 15 i olyckor som enbart var narkotikarelaterade och 7 i olyckor som var både alkohol- och narkotikarelaterade. Om man ser över hela perioden från 2008 så har antalet omkomna i alkoholrelaterade olyckor minskat medan de narkotikarelaterade dödsfallen snarare har ökat, även om antalet var relativt lågt just 2019.

Andelen omkomna i alkohol- och narkotikarelaterade olyckor var i stort sett densamma 2018 (23 procent) och 2019 (24 procent). Det innebär att den minskning i andelen omkomna som skedde 2018 höll i sig under 2019.

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 motorcyklisterna den näst största gruppen, men andelen är betydligt större än bland de alkoholrelaterade olyckorna, 26 procent jämfört med 14 procent. I de allra flesta fall är det den omkomna trafikanten själv som varit alkohol- eller narkotikapåverkad; det gäller även gående och cyklister.

Beivran av rattfylleri

Rattfylleri är när en person kör ett motordrivet fordon med minst 0,2 promille alkohol i blodet eller med narkotika i blodet. Straffet för rattfylleri är enligt trafikbrottslagen böter eller fängelse i högst 6 månader. Dessutom återkallas i normalfallet körkortet under 12 månader. Om det finns försvårande omständigheter kan spärrtiden bli längre.

Grovt rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften, är avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel och kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas under 24 månader.

Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge upp till åtta års fängelse. Den som har dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömde inte göra ett nytt förarprov, utan endast lämna in en ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömde göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

Alkolås

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.

Alkobommar

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Försöksverksamhet med automatiska alkobommar har pågått sedan hösten 2013 och inleddes vid Tysklandsterminalen i Göteborg. Inom ramen för detta projekt fick 8 700 last- och personbilsförare testa sin nykterhet innan de fick lämna terminalen. Den utvärdering som gjordes av MHF 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 Frihamnen i Stockholm där systemet prövades med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Den utvärdering som MHF gjorde av verksamheten för 2014 indikerar bl.a. att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan.

Motionerna

I kommittémotion 2020/21:2211 yrkande 21 uppmärksammar Jimmy Ståhl m.fl. (SD) behovet av att införa fler alkobommar i hamnar. Motionärerna betonar att det är viktigt att alkobommar placeras på ett sådant sätt att de genererar största möjliga nytta, minimerar försämrade trafikflöden vid lossning och motverkar att köer bildas vid hamnarnas utfarter.

I kommittémotion 2020/21:2218 pekar Thomas Morell m.fl. (SD) på behovet av utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller (yrkande 58). Motionärerna understryker att rattfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft, varför drog- och alkoholrelaterade kontroller behöver öka. Det behövs en översyn av denna fråga och förslag för att minska drog- och rattfylleri i trafiken. Motionärerna pekar också på att det behövs ett ökat antal alkobommar i hamnar (yrkande 68). Motionärerna betonar att alkobommar i hamnarna är positivt och förbättrar trafiksäkerheten på vägarna, varför arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar måste prioriteras.

I motion 2020/21:2439 påtalar ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S) att det behövs en översyn av möjligheten att införa alkolås som standard i alla nya bilar. Motionärerna konstaterar att för den som har fått eller riskerar att få sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri finns det i dag möjlighet att få fortsätta köra med ett alkolås installerat i bilen, och att det sannolikt skulle rädda många liv införa alkolås som standard för alla nya personbilar.

I motion 2020/21:2536 yrkande 9 lyfter Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) fram behovet av att främja bruket av alkolås i fordon. Motionärerna menar att alkolås är en bra sak som bör finnas i fler fordon och att regeringen på olika sätt bör verka för att fler fordon utrustas med alkolås.

I kommittémotion 2020/21:2805 betonar Magnus Jacobsson m.fl. (KD) vikten av att fortsätta det förebyggande arbetet med nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken (yrkande 1). Motionärerna framhåller bl.a. att det är viktigt att se till att polisen och kustbevakningen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelse. Vidare pekar motionärerna på behovet av en utredning om alkolås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige (yrkande 3). Motionärerna tar också upp frågan om uppförandet av fler strategiskt placerade alkobommar

(yrkande 6). Motionärerna menar att införandet av alkobommar har fördröjts flera gånger och att det ännu saknas alkobommar vid de hamnar som har mycket inkommande trafik. Motionärerna betonar att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter.

I motion 2020/21:3461 yrkande 1 tar Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om alkohol i rattfylleridömdas fordon. Motionären menar att av dem som har lagförts för rattfylleri är det mycket få som har fullföljt ett frivilligt alkohol- och rehabiliteringsprogram och för att komma åt detta problem och förhindra återfall bör det säkerställas att alkohol som regel monteras in i rattfylleridömdas fordon.

Utskottets ställningstagande

Förebyggande arbete och alkoholkontroller

Insatser mot alkohol och narkotika i trafiken

Utskottet kan inledningsvis konstatera att av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor har i genomsnitt 20 procent alkohol i kroppen. Vid singelolyckor är det nästan 50 procent. Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. Utskottet ser mycket allvarligt på detta.

Utskottet vill påminna om att regeringen i februari 2016 beslutade om en strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken, den s.k. ANDT-strategin, som avser perioden 2016–2020. Det övergripande målet i ANDT-strategin är ett samhälle fritt från narkotika och dopning, med minskade medicinska och sociala skador orsakade av alkohol samt ett minskat tobaksbruk. Ett insatsområde under strategins femte mål är insatser för att motverka trafikrelaterade skador och dödsfall till följd av alkohol- och narkotikabruk.

Ett led i genomförandet av ANDT-strategin är arbetet med Smadit, samverkan mot alkohol och droger i trafiken. 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 polis, kommun och region. Utskottet välkomnar att man genom det här arbetet hoppas kunna minska antalet återfall i denna typ av brott samt ge personer direkt möjlighet till vård och stöd. Utskottet påminner om att Folkhälsomyndigheten 2016 fick 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. De myndigheter som ingår i samverkan är Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen. 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.

Utskottet vill uppmärksamma att Folkhälsomyndigheten i maj 2020 presenterade 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. Socialministern har framfört att regeringen avser att ta fram en förnyad strategi som ska gälla fr.o.m. 2021. Utskottet konstaterar att regeringen har aviserat en proposition till riksdagen i mars 2021 med förslag till en förnyad ANDT-strategi.

Vidare vill utskottet uppmärksamma att Trafikverket tillsammans med ett antal relevanta aktörer har utarbetat en gemensam strategi för minskad användning av alkohol och narkotika i trafiken 2015–2020. Av strategin följer att målet för trafiknykterheten är att minst 99,9 procent av alla förare i trafiken ska vara nyktra 2020. En nykter förare definieras som en förare med en blodalkoholhalt under 0,2 promille. Trafikverket har gjort bedömningen att målet för trafiknykterheten 2020 inte har uppnåtts.

Utskottet kan konstatera att nykter trafik är ett av de utpekade fokusområdena i den gemensamma aktionsplanen 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 nykter trafik 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 nykter vägtrafik. 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 kunskapshöjande åtgärder gentemot medborgare och trafikanter för att nå en minskad användning av alkohol och narkotika i vägtrafiken. Utskottet följer detta arbete med stort intresse. Utöver dessa åtgärder kan nämnas att MHF, NTF och Sveriges Åkeriföretag har åtagit sig att vidta olika åtgärder för att stävja förekomsten av alkohol och droger i trafiken.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Europaparlamentet i en resolution från november 2017 om att öka bilsäkerheten i EU (2017/2085(INI)) konstaterade att omkring 25 procent av det totala antalet årliga dödsolyckor i trafiken i Europa orsakas av alkoholkonsumtion. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att utvärdera det eventuella mervärdet av att harmonisera EU:s alkoholgräns till 0,0 promille för nya förare under deras första två år och för yrkesförare och välkomnar vissa medlemsstaters nolltolerans mot rattfylleri.

Alkohol- och drogrelaterade kontroller

Utskottet vill påminna om att poliser, bilinspektörer, tullpersonal och personal hos Kustbevakningen har rätt att utföra alkoholutandningsprov på väg. Av Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2019 framgår att polisens utandningsprov och antalet anmälda rattfylleribrott ökade under 2019. Antalet anmälda rattfylleribrott uppgick till ca 12 000 under 2019, vilket var en ökning med ca 400 från året innan. Antalet anmälda drograttfylleribrott ökade från ca 14 300 under 2018 till ca 14 600 under 2019. Av rapporten framgår att antalet anmälda drograttfylleribrott sedan 2016 har varit fler än antalet anmälda alkoholrattfylleribrott. I hur stor utsträckning ökningen av anmälda drograttfylleribrott beror på polisens arbetssätt eller på en faktisk ökning av drograttfylleri är enligt Trafikverket okänt.

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 förare av motordrivna fordon göra alkoholutandningsprov samt en bedömning av eventuella symptom på drogpåverkan hos föraren. Utskottet välkomnar detta arbete som påbörjades 2019.

Utskottet har uppmärksammat att Trafikverket och Polismyndigheten arbetar gemensamt med att införa en ny kategori av trafiksäkerhetskontrollanter med befogenhet att utföra alkoholutandningsprov i trafik. De båda myndigheterna gjorde under 2018 en gemensam begäran om ändrad lagstiftning. Syftet är att dessa kontrollanter skulle kunna genomföra nykterhetskontroller och på så sätt avlasta polisen och andra kontrollmyndigheter. Utskottet konstaterar att denna fråga nu ingår som en del i utredningen Effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (dir. 2019:51 och 2020:65) som skulle slutredovisas senast den 1 mars 2021. Utredningen ska lämna förslag för att möjliggöra införande av trafiksäkerhetskontrollanter som ska ha till uppgift att utföra nykterhetskontroller.

Utskottet vill vidare lyfta fram att man inom Polismyndigheten 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.

I mars 2020 beslutade Polismyndigheten att till följd av coronapandemin stoppa rutinmässiga alkoholutandningskontroller men fortsätta med nykterhetskontroller när det finns en underliggande misstanke om brott. I oktober 2020 beslutade man att återuppta alkoholutandningskontroller utmed vägarna. Polismyndigheten uppgav att metoder och rutiner då hade setts över och att planerade utandningskontroller skulle kunna göras, dock i mindre omfattning.

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 alkoholphäverkad.

Utskottet vill lyfta fram att regeringen har varit tydlig gentemot Polismyndigheten om att trafiksäkerhetsarbetet är en självklar och viktig del av Polismyndighetens verksamhet. Inrikesministern betonade i september 2020 i sitt svar på fråga 2019/20:2109 att myndigheten 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. De åtgärder som vidtas ska redovisas i årsredovisningen. Utskottet välkomnar att regeringen har tagit flera initiativ för att öka trafiksäkerheten. Inrikesministern pekade i sitt svar bl.a. på att förslag om en höjning av maximistraffet för bl.a. rattfylleri och grovt rattfylleri bereds. Dessutom har regeringen gett en utredare i uppdrag att analysera förutsättningarna för att införa sällningsprov för att hitta personer som kör narkotikapåverkade samt ta ställning till om det bör införas ett system med trafiksäkerhetskontrollanter som t.ex. skulle kunna genomföra nykterhetskontroller. Ministern betonade att Polismyndigheten arbetar aktivt längs vägnätet för att förebygga, förhindra och uppdaga brott samtidigt som det synliggör polisen i vägtrafikmiljön, vilket utskottet välkomnar. Utskottet konstaterar att 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. Utskottet vill framhålla att ministern i sitt svar förutsatte att arbetet för en säker trafikmiljö inte påverkas mer än absolut nödvändigt av den pågående pandemin.

Utskottet vill även peka på att justitieministern i januari 2021 som svar på frågorna 2020/21:1334, 2020/21:1372, 2020/21:1386 och 2020/21:1423 betonade att det är viktigt att den som gör sig skyldig till rattfylleri och andra trafikbrott kan straffas på ett adekvat sätt och att det finns goda förutsättningar att upptäcka brottsligheten. Utskottet delar ministerns bedömning att det inte enbart är en fråga om brottsbekämpning utan också om att rädda liv. Antalet anmälda drograttfyllerier har enligt ministern ökat de senaste åren och den utvecklingen måste brytas. Utskottet välkomnar ministerns uttalande om att

man inte kan tillåta att vissa personer gång på gång kör olovligt eller påverkade av alkohol eller narkotika och utsätter andra människor för stora risker. Utskottet vill framhålla att regeringen därför har tagit flera initiativ på området. Ett utredningsförslag om att maximistraflet för grov olovlig körning och rattfylleri höjs till fängelse i ett år och att maximistraflet för grovt rattfylleri höjs till fängelse i tre år bereds i Regeringskansliet. För att effektivisera arbetet mot drograttfylleri och öka trafiksäkerheten har regeringen även gett en utredare i uppdrag att bl.a. analysera förutsättningarna för att utföra sållningsprov, dvs. provtagning utan att det behöver finnas en konkret misstanke om brott, också i fråga om narkotika i trafiken. Utredarens uppdrag ska redovisas senast den 30 april 2021.

Slutligen vill utskottet nämna att 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.

Anläggningar för automatiska nykterhetskontroller – alkobommar

Utskottet vill påminna om att riksdagen våren 2015 beslutade om ett tillkännagivande till regeringen om att skyndsamt se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Trafikverket fick då i uppdrag att utreda frågan om hur ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller, alkobommar, i tre till fem hamnar i Sverige lämpligast ska genomföras. 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 införs 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 utvecklar ett innovativt koncept och att det införs 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 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 liknande hög preventiv effekt går att uppnå när automatiska nykterhetskontroller införs, vilket främjar en ökad trafiknykterhet. Regeringen ansåg att automatiska nykterhetskontroller behöver införas för ett ökat fokus på trafikanternas nykterhet och för att minska rattfylleriet, vilket är särskilt viktigt både för regeringens satsningar på ordning och reda på vägarna och för nollvisionen.

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 (TRV 2017/91801). 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 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 då anläggningen indikerat att någon är misstänkt för rattfylla. Detta är enligt Trafikverket möjligt då de förare som trafikerar hamnområdet behöver ha hamnens tillstånd och i detta tillstånd kan underkastelse av nykterhetskontroller ingå. En anläggning av denna typ har varit 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 bedrivas 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.

Trafikverket menar att ett införande av trafiksäkerhetskontrollanter skulle ge möjligheter till en ny resurs att använda vid kontroller av färjetrafiken i hamnar. Enligt Trafikverket skulle ett införande göra att etableringen av

kontrollplatser i hamnar och andra lämpliga trafikmiljöer skulle kunna intensifieras med stora trafiksäkerhetsvinster som följd. Av det skälet har Trafikverket och Polismyndigheten skickat in en gemensam begäran till Regeringskansliet i syfte att utreda frågan om trafiksäkerhetskontroller. Som tidigare nämnts utreds nu frågan som en del i utredningen om effektivare kontroller av yrkestrafik på väg (dir. 2019:51 och 2020:65) som skulle slutredovisas senast den 1 mars 2021.

I flera hamnar, bl.a. Kapellskärs, Karlskrona, Karlshamn, Värtahamnen och Stadsgårdens hamn, är planering, projektering och etablering av kontrollanläggningar påbörjade. På grund av rådande situation med risk för spridning av coronaviruset är de anläggningar som tagits i drift nu 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.

Utskottet konstaterar att 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 trafiksäkerhetskontroller 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. Uppdragets genomförande har enligt Trafikverket resulterat i att metoder och teknik för nykterhetskontroller har utvecklats, testats och verifierats inom ramen för gällande lagstiftning. 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 under 2020 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 och på grund av detta har något användarråd ännu inte bildats.

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 anläggningen för nykterhetskontroller i hamnar
- att Trafikverket ges i uppdrag att införa ett användarråd i syfte att följa upp och utvärdera verksamheten.

Utskottet kommer att fortsätta att följa denna fråga.

Alkolås i fordon

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

Körkortsprogram efter rattfylleri

Utskottet vill påminna om att det 1999 infördes en försöksverksamhet som innebar att den som begått ett rattfylleribrott i stället för traditionell körkortsåterkallelse kunde få en villkorlig sådan med rätt att under viss tid få fortsätta att framföra ett körkortspliktigt fordon, under förutsättning att detta hade ett godkänt alkolås. Riksdagen fattade i december 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkortsinnehav 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. 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 alkolås trots bruk av narkotiska preparat när

behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 2017.

Utskottet vill uppmärksamma att VTI:s utvärderingar tyder på att systemet som innebär att körkortsinnehav med alkoholås 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 alkoholås och arbetar är behovet av att kunna köra i arbetet och ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkoholås. 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 alkoholås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkoholås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkoholås eller att de klarar sig bra utan körkort.

Alkoholås som kvalitetssäkringsverktyg

När det gäller alkoholås som kvalitetssäkring kan utskottet konstatera att 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 alkoholåsleverantörerna fram en lista över tekniska specifikationer och tips på vad man behöver tänka på när man ska köpa alkoholås. Enligt Trafikverket kan checklistan ses som en rekommendation som kan underlätta när man ska ställa krav vid en upphandling.

Utskottet vill peka på att Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen ingår i ett europeiskt nätverk som träffas en gång per år och tar upp erfarenheter från bl.a. användning av alkoholås i förebyggande syfte. Nätverket uppmärksammar dessutom forskning och utveckling, framsteg i projekt med ny nykterhetsstödande teknik, standarder, föreskrifter m.m. Sverige deltar vidare genom Trafikverket i det europeiska samarbetet med standardisering av alkoholås. 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 nykterhetsstödande system som kan installeras i fordon i framtiden.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att allt fler aktörer enligt Trafikverket kräver alkoholås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transport-upphandlingar. 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.

Utskottet noterar slutligen att det finns en positiv inställning till alkoholås. 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 alkohol 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.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet välkomnar att det förebyggande arbetet mot alkohol och narkotika i trafiken har intensifierats. Utskottet vill starkt understryka att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Reaktionstiden 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 konstaterar att Trafikverket gör bedömningen att målet för trafiknykterheten 2020 inte uppnås. Utskottet menar att detta är bekymmersamt.

Utskottet ser med stor oro på förekomsten av alkohol och narkotika i trafiken. Utskottet välkomnar därför 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 uppnå trafiksäkerhetsmålen och nollvisionen. Utskottet ser positivt på att både förebyggande informationssatsningar och kontrollåtgärder har intensifierats och att frågan om hårdare straff-sanktionering bereds.

Utskottet vill vidare lyfta fram att det sedan flera år pågår en lovande teknikutveckling för att förbättra nykterhetsstödjande system. Utskottet förutsätter att regeringen stöder denna utveckling där den anser att det finns skäl. Utskottet vill understryka att innovation och digitalisering går snabbt inom fordonsutvecklingen och att vi successivt kommer att möta andra former och lösningar för att öka andelen nyktra förare i vårt transportsystem.

När det gäller alkobommar noterar utskottet att Trafikverket nyligen har utrett frågan och lämnat förslag till regeringen för vidare beredning. Utskottet kommer att noga följa det fortsatta arbetet med att införa alkobommar. 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 snedvrída hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med det stegvisa införandet. 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.

När det gäller alkolås 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 alkolås 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 alkolås är mycket positiv men påminner samtidigt om att andra system än tvingande lagregleringar kan vara bättre alternativ för att ytterligare öka användningen av alkolås. Utskottet ställer sig liksom tidigare positivt till att en långsiktig ambition bör vara att alkolås, 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 alkolås tas fram.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:2211 (SD) yrkande 21, 2020/21:2218 (SD) yrkandena 58 och 68, 2020/21:2439 (S), 2020/21:2536 (C) yrkande 9, 2020/21:2805 (KD) yrkandena 1, 3 och 6 samt 2020/21:3461 (SD) yrkande 1.

Trafiksäkerhet vid vägarbeten och räddningsinsatser

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om hur arbetet med trafiksäkerhet i anslutning till vägarbeten och utryckningar ska bedrivas. Utskottet hänvisar till det aktiva arbete som redan pågår. I fråga om straffskärpningar vid trafikbrott i samband med vägarbeten och utryckningar anser utskottet att nuvarande regler är väl avvägda. När det gäller frågan om en särskild förarutbildning för utryckningspersonal hänvisar utskottet bl.a. till de åtgärder som de olika huvudmännen har vidtagit.

Jämför reservation 15 (SD).

Bakgrund

Aktuell olycksstatistik

Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2015 (rapport 2016:122) inträffade det under åren 2003–2015 minst 3 958 trafikolyckor med personskador i anslutning till olika typer av gatu- och vägarbeten. Rapporten bygger på trafikolyckor som rapporterades in av polisen och akutsjukvården i olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). 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 flerfältiga vägar. 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 enligt uppgift från Transportstyrelsen att utryckningsfordonet hinner i kapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

Enligt uppgift från Transportstyrelsen finns det i myndighetens olycksfalls-databas Strada 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).

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 km/tim eller lägre än vid överträdelser på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 km/tim eller högre. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket därmed utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. förskolor, skolor och vägarbetsplatser. Böterna vid hastighetsöverträdelser på väg varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor. Enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan ett körkort återkallas om körkorts-innehavaren 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. 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.

Motionerna

I motion 2020/21:861 menar Magnus Manhammar (S) att möjligheten till högre straff för fortkörning vid vägarbeten bör övervägas. Motionären hänvisar till att straffavgiften för fortkörning i flera andra länder är mycket högre om överträdelsen skett i anslutning till ett vägarbete. Motionären lyfter fram att möjligheten att införa en dubblering av den bötesumma som utdöms vid fortkörning i samband med vägarbeten bör undersökas.

I motion 2020/21:1212 efterlyser Edward Riedl (M) en översyn av möjligheterna att höja straffen för fortkörning där blåljuspersonal arbetar. Motionären påminner om att blåljuspersonal arbetar vid olycksplatser för att rädda andras liv och att det är viktigt att passerande bilister tar hänsyn till de arbetandes situation. Motionären hänvisar till att vissa länder har dubbla böter vid sådana tillfällen för att inskräpa allvaret.

I motion 2020/21:1213 menar Edward Riedl (M) att straffen för fortkörning vid vägarbeten bör höjas. Motionären pekar på att ofta drabbas vägarbetare på grund av att de är oskyddade mot bilister. Det är viktigt att passerande bilister visar hänsyn mot de arbetandes situation, och motionären hänvisar till att vissa länder har dubbla böter vid vägarbeten för att inskräpa allvaret.

I motion 2020/21:1480 pekar Serkan Köse (S) på att det behövs en översyn av om ett nationellt förarbevis för utryckningspersonal bör införas. Motionären konstaterar att det nuvarande regelverket för att framföra brandfordon över 3,5 ton inte ställer några kompetenskrav förutom att man ska ha körkortskategori C eller CE.

I motion 2020/21:1584 framför Johan Andersson m.fl. (S) att det bör ses över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser. Motionärerna uppmärksammar att många vägarbetare anser att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn till dem, att fartkameror sällan används vid vägarbeten och att bristande rutiner och okunskap om vem som har ansvar för säkerheten har blivit vanligare.

I motion 2020/21:2046 uppmärksammar Björn Petersson m.fl. (S) frågor om trafikbrott vid vägarbeten. Motionärerna konstaterar att vägarbetarnas arbetssituation är väldigt utsatt och menar att ett sätt att stävja fortkörning är kraftigt höjda bötesbelopp vid hastighetsöverträdelser förbi vägarbetsplatser. En ytterligare åtgärd för att förbättra arbetsmiljön är att införa utökad hastighetsövervakning vid vägarbetsplatser och att förstärka arbetsmiljöklausulen vid upphandlingar.

I kommittémotion 2020/21:2218 tar Thomas Morell m.fl. (SD) upp att brukandet av s.k. Truck Mounted Attenuators (TMA) bör ökas vid vägarbeten (yrkande 55). TMA-fordon används ofta som skydd vid olika arbeten på väg och motionärerna menar att det snarast bör inledas ett försöksprojekt för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Därtill föreslår motionärerna att straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser bör utredas (yrkande 56). Motionärerna menar att kraftiga straffskärpningar i form av böter eller indraget körkort bör införas för att tydliggöra vikten av sänkt fart förbi en arbetsplats utmed vägen.

I motion 2020/21:2288 föreslår Betty Malmberg (M) en översyn av möjligheten att dels höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten (yrkande 1), dels sänka gränsen för körkortsåterkallelse vid fortkörning förbi pågående vägarbeten (yrkande 2). Motionären påminner om de trafikolyckor som sker i anslutning till vägarbeten och att situationen de senaste tio åren har blivit värre och menar att mer konkreta åtgärder måste vidtas. Bland annat hänvisas till att Danmark har dubbla bötesbelopp för den

som kör för fort förbi pågående vägarbeten och att gränsen för körkort-återkallelse har sänkts där.

I motion 2020/21:2843 föreslår Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M) en översyn av behovet av att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet och därför se över möjligheten att införa en nationell utbildning i utryckningskörning i hela landet. Motionärerna betonar att rätt kompetens vid utryckningskörning kan vara skillnaden mellan liv och död, men konstaterar att det fortfarande saknas nationell samordning för att utbilda ambulanspersonal och annan räddningstjänst i utryckningskörning.

Utskottets ställningstagande

Förebyggande insatser vid vägarbetsplatser och utryckningar

Utskottet vill inledningsvis peka på en rapport från Service- och kommunikationsfacket (Seko) från 2019 (Med fara för livet – en rapport om vägarbetares arbetsmiljö) som visar att det största problemet 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. Mest utsatta är enligt rapporten de som arbetar som vägtrafikvakter och har i uppdrag att dirigera trafiken vid ett vägarbete. Tre av tio vägtrafikvakter har fått ta emot hot från trafikanter under det senaste året och nästan fyra av tio har under det senaste året upplevt olyckor vid arbetsplatsen som lett till personskador. Bransch- och arbetsgivareförbundet 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.

Utskottet konstaterar att 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. Utskottet delar regeringens bedömning 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. Utskottet vill även peka på att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt i november 2020 (ip. 2020/21:114) framförde att regeringen arbetar

målmedvetet och systematiskt med att förbättra såväl trafiksäkerheten som arbetsmiljön på landets vägar.

Bland de insatser som har gjorts för att öka säkerheten i anslutning till väg- arbeten och utryckningar vill utskottet peka på följande. Regeringen tog i januari 2016 fram en arbetsmiljöstrategi för det moderna arbetslivet för perioden 2016–2020 (skr. 2015/16:80, bet. 2015/16:AU8). En del av strategin är en nollvision som rör dödsolyckor och förebyggande av arbetsolyckor. I strategin konstateras att många dödsolyckor inträffar vid arbete på och vid vägar och att det utöver dödsolyckorna också inträffar olyckor och allvarliga tillbud som skulle kunna leda till dödsolyckor. En nollvision mot dödsolyckor i arbetslivet kan och bör enligt regeringen knytas ihop med nollvisionen för att människor inte ska skadas eller dödas i trafiken. Arbetsmarknadsutskottet välkomnade skrivelsen och menade att det är särskilt glädjande att strategin tar avstamp i ett modernt arbetsliv för att möta utmaningarna på dagens arbetsmarknad. Utskottet noterar i sammanhanget att regeringen i februari 2021 lämnade en skrivelse till riksdagen om en nationell arbetsmiljöstrategi för 2021–2025 (skr. 2020/21:92). Regeringens nya arbetsmiljöstrategi 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.

Vidare vill utskottet peka på att Arbetsmiljöverket under 2017 på uppdrag av regeringen och i samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket tog 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 (dnr A2017/00421/ARM). I uppdraget ingick även att myndigheterna skulle ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverkets rapport 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. Utskottet uppmärksammar att 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 att det är viktigt att arbeta vidare med trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga. Verket betonar 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.

Utskottet vill vidare lyfta fram att ett antal åtgärder för trafiksäkerhet vid vägarbeten framhålls i den aktionsplan för säker vägtrafik för åren 2019–2022 som Trafikverket och 13 andra myndigheter och aktörer står bakom. Under 2019 tog SKR fram en handbok om säkrare vägarbeten i tätort. SKR arbetar nu med att sprida den information och de råd som ges i handboken. Vidare arbetar Arbetsmiljöverket för att lyfta 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 antal dödsolyckor sker, varav ett är dödsolyckor i vägmiljö. Inom målområdet vägmiljö är samverkan med andra aktörer en förutsättning för att nå framgång. Det strategiska arbetet med nollvisionen inleddes våren 2019. Inom ramen för detta arbete kommer nya inspektionsprojekt för de riskutsatta branscherna att övervägas. Inspektionsinsatser riktade mot transportnäringen kan vara en möjlighet, men det är inget som Arbetsmiljöverket har tagit ställning till i dagsläget. Arbetsmiljöverket planerar dessutom att under planperioden 2019–2022 genomföra en översyn av det informations- och vägledningmaterial som riktar sig till arbetsgivare med anställda som vistas i trafik. Målet med informationsmaterialet är att lyfta, stödja och förtydliga arbetsgivarens skyldighet att i det systematiska arbetsmiljöarbetet säkerställa att deras anställda har de förutsättningar som behövs för att färdas säkert i trafiken i arbetet. För att hålla en hög och relevant nivå på innehållet i informationen förutsätter verket en samverkan med andra myndigheter såsom Transportstyrelsen och Trafikverket.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i augusti 2019 beslutade 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 åtgärdsförslag och regeländringar som föreslås. Utskottet konstaterar att uppdraget redovisades i augusti 2020 (Säkerhetshöjande åtgärder vid arbete på och vid väg, dnr TSG 2019-6335).

Utskottet noterar att Transportstyrelsens kartläggning av trafiksäkerheten visar att förhållandevis få personer omkommer och skadas då 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 vara 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 bärgning 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. Utskottet konstaterar att promemorian skickades på remiss i november 2020 och att remissvaren skulle ha kommit in till Infrastrukturdepartementet senast den 1 mars 2021. Infrastrukturministern har uppgett att förslagen till ändringar i trafikförordningen för att stärka säkerheten för personal som har vägen som sin arbetsplats nu analyseras inom Regeringskansliet. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av denna beredning.

Utskottet noterar vidare att Transportstyrelsen i sin utredning även tog upp frågan om huruvida vissa regler följs på det sätt som det är tänkt och om olika aktörer tar det ansvar som förväntas av dem. Ett exempel är Arbetsmiljöverkets föreskrifter om att trafik i första hand ska ledas om så att den inte passerar ett vägarbete. Enligt rapporten framstår det som att Trafikverket inte följer dessa föreskrifter fullt ut. Trafikverket har själv angett att entreprenören behöver utreda hur en omledning kan utformas för att den ska övervägas. Utifrån föreskrifterna borde ordningen enligt Transportstyrelsen vara den omvända, dvs. en utredning bör visa varför omledning inte är möjlig eller lämplig. För att säkerställa att bestämmelser om utformning av vägarbeten följs utför Trafikverket kontroller av de vägarbeten verket ansvarar för. Även om antalet kontroller minskat ser Transportstyrelsen positivt på att de utförs och att Trafikverket fattat beslut om att öka antalet kontroller, inte minst mot bakgrund av att godkännandefrekvensen har minskat de senaste åren. Att det förekommer brister på en stor del av de kontrollerade vägarbetena tyder enligt Transportstyrelsen på att anmärkningarna inte leder till systematiska förbättringar.

När det slutligen gäller frågan om användningen av olika typer av energiuptagande skydd för att förhindra allvarliga personskador, hos både förare och vägarbetare, kan utskottet konstatera att sådana anordningar, enligt Trafikverket, har använts på svenska vägar under lång tid. Det vanligaste tvärgående energiuptagande 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. Utskottet konstaterar att Arbetsmiljöverket i juni 2019 upphävde 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. Utskottet vill i detta sammanhang även peka på att infrastrukturministern i en interpellationsdebatt i november 2020 (ip. 2020/21:114) pekade 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.

Straffskärpningar vid trafikbrott i samband med trafikarbeten och utryckningar

Utskottet konstaterar att 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. Ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet.

Utskottet påminner om att ett körkort enligt 5 kap. 3 § körkortslagen kan 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.

Utskottet vill i sammanhanget påminna om att i fråga om sanktionering av olika typer av trafikförseelser 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. Enligt utredaren behövs det ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet, och en skärpt syn på sådan brottslighet bör återspeglas i straffnivån. Det som först och främst motiverar en skärpt syn är de upprepade brotten. Utredaren förordar därtill att straffmaximum för olovlig körning, grovt brott, rattfylleri respektive grovt rattfylleri höjs. Dessutom föreslås det att ett nytt, samlat brott – grov trafikbrottslighet – införs i trafikbrottslagen. Utskottet konstaterar att promemorian har remitterats och att

remisstiden gick ut den 20 mars 2020. Justitieministern uppgav i januari 2021 som svar på frågorna 2020/21:1334, 2020/21:1372, 2020/21:1386 och 2020/21:1423 att förslagen bereds i Regeringskansliet och att ministern kommer att återkomma i frågan när det arbetet är färdigt. Utskottet avser att noga följa vilka eventuella åtgärder som beredningsarbetet kan komma att utmynna i.

Specifik förarutbildning för utryckningspersonal

Utskottet konstaterar att 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. Utskottet påminner även om att det 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.

Utskottet vill peka på att frågan om utryckningsförarens utbildning har uppmärksamats återkommande och även utretts tidigare. Utskottet kan konstatera att det inte finns 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.

Utskottet påminner om att dåvarande Vägverket 2001 fick 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. Vidare kan utskottet nämna att Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) i samarbete med bl.a. Trafikverket och Polismyndigheten under 2017 tog fram vägledningen Säkerhet i vägtrafikmiljö, där det anges att alla utryckningsförare behöver genomgå en förarutbildning som uppfyller särskilda kompetensmål.

Utskottet kan vidare notera att 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 krockkuddar och tekniska säkerhetssystem. Därtill bör god viktfördelning på fordonet säkerställas för att undvika s.k. rollover.

Utskottet vill även peka på att inrikesministern i oktober 2019 som svar på interpellation 2019/20:14 anförde 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. Utskottet delar denna bedömning. 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. Utskottet välkomnar ministerns besked att regeringen noga kommer att följa utvecklingen av samhällets förmåga att genomföra effektiva och säkra hjälpinsatser och ingripanden och vid behov kommer 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. Utskottet noterar att ministern åter betonade att det är arbetsgivaren som ansvarar för personalens utbildning och kompetens, inklusive när det gäller utryckningskörning. Utskottet delar sammanfattningsvis bedömningen att det är av stor vikt att blåljusaktörerna själva vidtar de åtgärder som behövs för att hålla hög kvalitet och säkerhet i deras verksamheter.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis starkt understryka att det är angeläget att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar. Utskottet vill samtidigt uppmärksamma att det pågår ett mycket aktivt arbete vid de ansvariga myndigheterna för att på olika sätt öka trafiksäkerheten i anslutning till vägarbeten och utryckningar. Utskottet ser i sammanhanget fram emot att ta del av resultatet av beredningen av Transportstyrelsens förslag till ändringar i trafikförordningen för att stärka säkerheten för personal som har vägen som sin arbetsplats.

Utskottet konstaterar att TMA-fordon är en typ av skyddsanordning som ofta används vid vägarbeten och servicearbeten, ofta med god effekt, men anser samtidigt 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 trafikarbeten och utryckningar menar utskottet att överträdelser är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art m.m. och att detta vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas. Utskottet finner att nuvarande regler är väl avvägda. Utskottet avser dock att noga följa vilka eventuella åtgärder som kan bli nödvändiga till följd av beredningen av utredningen av tillämpningen av bestämmelserna i trafikbrottslagen och behovet av ett starkare straffrättsligt skydd mot upprepad trafikbrottslighet.

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

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:861 (S), 2020/21:1212 (M), 2020/21:1213 (M), 2020/21:1480 (S), 2020/21:1584 (S), 2020/21:2046 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 55 och 56, 2020/21:2288 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2020/21:2843 (M).

Förarutbildning och förarprov

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om förarutbildning och förarprov. Utskottet betonar vikten av att förarutbildningen är effektiv och håller hög kvalitet. Utskottet lyfter fram myndigheternas insatser för att motverka illegal utbildningsverksamhet och fusk vid förarprov. Utskottet välkomnar vidare de insatser som har gjorts för att förbättra ungdomars möjligheter att finansiera körkort genom lån.

Jämför reservation 16 (M), 17 (SD) och 18 (KD).

Bakgrund

Förarutbildning och förarprov

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 motorcykel.

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 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.

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 (1–2 §§). 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.

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 det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt begränsas (4 kap. 8 c §). Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning (TSFS 2012:1) gäller sedan 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännanden) samtidigt. Ett godkännande kan inte återkallas. Allmänna regler om utfärdande av körkort finns i 3 kap. körkortslagen.

Aktuell statistik

Trafikverkets förarprovsstatistik visar att andelen godkända prov minskar. År 2020 genomfördes totalt ca 249 000 körprov för B-körkort, vilket kan jämföras med 312 000 körprov 2019. Av dessa blev ca 48 procent godkända (67 procent av de trafikskoleanmälda och 35 procent av de privatanmälda). År 2020 genomfördes totalt ca 349 000 kunskapsprov för B-körkort, vilket kan jämföras med ca 341 000 året innan. Cirka 44 procent blev godkända (69 procent av de trafikskoleanmälda och 35 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.

Motionerna

I motion 2020/21:567 pekar Patrik Jönsson (SD) på behovet av att modernisera regelverket för uppkörning på motorcykel. Motionären menar att förarutbildningen är omständlig och kostsam. Motionären anför att endast en uppkörning borde räcka för tung och mellantung motorcykel, att uppkörningens del om krypfart borde ses över och att möjligheten att dela på uppkörningens delar i två borde ses över.

I motion 2020/21:1155 framför Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M) att Södermanland borde utses till pilotlän för utarbetande av nya rutiner, samarbeten och tider för att göra det möjligt för fler att ta körkort. Motionärerna menar att den nu pågående pandemin visar att det behövs en översyn och en åtgärdsplan för utökat antal platser, ökad flexibilitet kring provtillfällen samt en förlängd giltighetstid för teoriprovet.

I motion 2020/21:1269 uppmärksammar Jan Ericson (M) behovet av att göra det enklare och billigare att ta körkort. Motionären pekar på att det har blivit krångligare och dyrare att ta körkort samtidigt som allt fler övningskör illegalt. Därför behövs det enligt motionären en samlad översyn för att göra körkortstagning enklare och billigare, gallra bort onödiga moment och sänka myndigheternas avgifter.

I kommittémotion 2020/21:2218 lyfter Thomas Morell m.fl. (SD) fram vikten av att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten om beteende i trafiken (yrkande 87). Motionärerna uppmärksammar att aggressiv körning blir allt vanligare, t.ex. höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik samt ignorering av stoppskyltar och trafikljus. Vidare påtalar motionärerna behovet av att utreda möjligheten att sänka det maximala antalet privata handledartillstånd (yrkande 91). För att försvåra svart verksamhet är det enligt motionärerna rimligt att sänka det maximala antalet handledartillstånd per person vid privat övningskörning till förslagsvis fem stycken. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen,

men även för att bekämpa de s.k. svarta trafikskolorna. Dessutom framför motionärerna att fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen bör införas (yrkande 92). För dem som utbildar sig privat, s.k. privatister, bör fler obligatoriska utbildningar ligga i trafikskolor som kan stämna av hur utbildningen fortlöper och ge privatisten tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Därtill föreslår motionärerna att trafikskolor ska ha förtur till uppkörningstider (yrkande 93). Enligt motionärerna bokar alltför många privatister uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning, vilket innebär att det blir färre uppkörningstider för etablerade trafikskolor. Slutligen anser motionärerna att möjligheten att bedriva s.k. svarta körskolor måste försvåras (yrkande 94). Motionärerna menar att svarta trafikskolor är ett växande problem som bl.a. innebär att eleverna riskerar att få en utbildning av undermålig kvalitet.

I motion 2020/21:2273 framför Borian Åberg (M) att det behövs en straffskärpning för bedrivande av svarta körskolor (yrkande 1). Motionären menar att kriminella nätverk tjänar pengar på verksamheten som riktar sig till nyanlända vilka ofta saknar kunskaper i svenska språket och får dålig eller felaktig förarutbildning. Vidare lyfter motionären fram att det behöver införas en trafiklärlarlegitimation (yrkande 2). En sådan skulle enligt motionären öka möjligheten för eleverna att kontrollera att trafikläraren och trafikskolan är auktoriserade.

I motion 2020/21:2537 yrkande 6 menar Johan Hedin (C) att regelverket bör ändras för att möjliggöra viss övningskörning för motorcykelkörkort. Motionären anser att regelverket borde ses över så att t.ex. kryptkörnings-
träningen kan ske utan att handledaren måste stå bredvid och att det blir tillåtet att få ta sig till och från den parkeringsplats eller motsvarande som används som övningsplats om föraren innehar B-körkort.

I kommittémotion 2020/21:2809 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B permanentas till sex månader (yrkande 23). Motionärerna menar att systemet borde vara mer flexibelt och ta större hänsyn till ungdomars livssituation och framför att den tillfälligt förlängda giltighetstiden under 2020 till följd av pandemin bör permanentas. Vidare föreslår motionärerna att det antal körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt sänks från 15 till 5 (yrkande 24). Motionärerna konstaterar att illegala körskolor är ett växande problem som bl.a. snedvrider marknaden och har kopplingar till den organiserade brottsligheten, varför det behövs insatser för att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet. Motionärerna menar dessutom att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar (yrkande 25). Detta skulle tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola och underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet. Enligt motionärerna bör det vidare tillsättas en parlamentarisk utredning som gör en totalöversyn av körkortsutbildningen (yrkande 26). Motionärerna menar att det finns ett stort behov av att få en helhetsbild av körkortsutbildningen, som inrymmer svart

verksamhet, själva utbildningen och kunskapskrav m.m. Slutligen framför motionärerna att alkoholås bör finnas på alla nya fordon som används i körkortsutbildning (yrkande 27). Motionärerna hänvisar till att ett sådant krav redan finns för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR).

I motion 2020/21:3151 föreslår Ann-Christine From Utterstedt (SD) att antalet elever vid privat övningskörning begränsas till fem stycken per handledare (yrkande 1). Vidare understryker motionären behovet av att intensifiera arbetet mot olaglig körskoleverksamhet (yrkande 2). Motionären konstaterar att problemet med olagliga trafikskolor verkar ha ökat och anför att arbetet med att lagföra dem som inte är laglydiga bör intensifieras och reglerna för handledning av antal elever bör stramas åt.

I motion 2020/21:3461 yrkande 3 menar Markus Wiechel m.fl. (SD) att det behöver vidtas åtgärder för att stoppa fusk vid Trafikverkets förarprov. Motionärerna hänvisar till att det finns flera fall av försök till fusk vid kunskapsprovet, inte minst bland blivande yrkeschaufförer, och regeringen bör ge Trafikverket och Transportstyrelsen i uppdrag att finna nya lösningar på hur fusk vid teoriprov kan stoppas.

I kommittémotion 2020/21:3468 tar Maria Stockhaus m.fl. (M) upp frågan om tillståndsprövning för dubbelkommandon i privatbilar (yrkande 25). För att hindra illegala körskolor menar motionärerna att dubbelkommando i privatbilar bör kopplas till tillståndet för handledarskap vid övningskörning och att de som har ett tidsbegränsat tillstånd tillåts att inneha dubbelkommando i maximalt två bilar. Vidare pekar motionärerna på behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen (yrkande 26 i denna del). Motionärerna betonar bl.a. att köerna till körskolor och uppkörningar är långa, varför en genomlysning av hela körkortsutbildningen bör genomföras skyndsamt. Där bör enligt motionärerna ingå bl.a. förenkling av nedsläckning när det gäller s.k. tvåor, översyn av olika moment samt att överväga en begränsning av antalet uppkörningar per individ och månad. Slutligen tar motionärerna upp behovet av förenklade krav på mc-kort inom EU (yrkande 28). Motionärerna menar att dagens EU-lagstiftning innebär en orimlig modell där varje nivå av mc-körning kopplat till kubik kräver ett nytt körkort och en ny uppkörning. Regeringen bör därför enligt motionärerna aktivt arbeta inom EU för en förenkling av kraven för mc-körkort i denna del.

Utskottets ställningstagande

Förarutbildningssystemet och insatser mot illegal utbildningsverksamhet

Utskottet vill inledningsvis påminna om att medlemsstaterna enligt tredje körkortsdirektivet ska 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.

Utskottet vill vidare påminna om att 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. I förarutbildningen ingår 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). Kunskapsprovet och körprovet görs hos Trafikverkets resultatenheter Förarprov.

Utskottet vill framhålla att Transportstyrelsen och Trafikverket under 2018 genomförde en översyn av förarutbildningssystemet för personbil. Med förarutbildningssystemet avses den process som en blivande förare möter från ansökan om körkortstillstånd tills prövotiden har avslutats efter utfärdat körkort. Översynen genomfördes i tät samverkan med olika intressenter, bl.a. utbildningsbranschen, kundgrupper, Försvarsmakten och Skolverket. 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, risk- och miljömedveten förare, att många blivande förare är otillräckligt utbildade, men tror sig kunna tillräckligt, att utbildningsmöjligheter saknas för vissa grupper samt 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 mars 2019 presenterades en slutrapport med ett antal förslag på åtgärder för att förnya utbildningssystemet; bl.a. föreslogs fler obligatoriska inslag och förändrade villkor för proven.

Utskottet kan konstatera att det finns flera allvarliga problem med illegal utbildningsverksamhet, dvs. att olika tjänster kopplade till förarutbildning erbjuds mot betalning i strid mot gällande regler. Utskottet uppmärksammar att 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. Den illegala verksamheten innebär att körkortstagare blir lurade till en sämre utbildning och därmed sämre trafiksäkerhet samt att laglig trafikskoleverksamhet drabbas av osund konkurrens. Det innebär vidare att staten går miste om skatteintäkter. Utskottet vill här peka på att sedan flera år tillbaka

arbetar Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten, Skatteverket, Trafikverket och Transportstyrelsen för ett bättre informationsutbyte och mer effektiva gemensamma insatser mot illegal trafikutbildning. Informationsinsatserna har bl.a. lett till att fler tips om olaglig verksamhet kommer in till myndigheterna.

När det gäller frågan om privat övningskörning vill utskottet uppmärksamma att det 2012 genomfördes en reform där det antal elever som en handledare kan ha begränsades till högst 15 per handledare och femårsperiod. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) utvärderade under 2018 denna begränsning. Utvärderingen visar att begränsningen troligen inte har haft avsedd effekt, utan snarare har lett till att osynliggöra problemen, eftersom den som utför illegal verksamhet inte längre ansöker om handledartillstånd.

I mars 2019 föreslog utskottet ett tillkännagivande till regeringen dels om behovet av en generell översyn av förarutbildningen, dels om att det antal tillstånd som 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 borde ett system med att ”släcka tvåan” 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 körskolor leder till osund konkurrens och får negativa konsekvenser när det gäller 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. I september 2019 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. I uppdraget ingick att överväga följande: intygandeförfarande för de som utför prov samt sanktionsmöjligheter vid hotfullt uppträdande eller försök till fusk i samband med prov, begränsning som innebär att endast Trafikverkets eller en godkänd trafikskolas fordon får användas vid prov, särskild färg på de registreringsskyltar som godkända trafikskolor använder vid övningskörning, ytterligare begränsning av det antal

mot ett modernt, hållbart och effektivare förarutbildningssystem. Utskottet uppmärksammar att infrastrukturministern i en kommentar till Transportstyrelsens rapport har framfört att illegala trafikskolor lurar människor på pengar och den utbildning som krävs för att bli goda förare. Utskottet delar ministrernas bedömning att svarta körskolor också utmanar trafiksäkerheten på våra vägar och konkurrerar ut laglig körskoleverksamhet. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsens rapport har remitterats och ser fram emot att få ta del av resultaten av den fortsatta beredningen av Transportstyrelsens förslag.

När det gäller frågor om bl.a. giltighetstid för kunskapsprov, vilka moment som ingår i utbildningen och tillgången till uppkörningstider vill utskottet peka på att den som genomgår förarutbildning måste ha ett godkänt och giltigt kunskapsprov när den ska göra sitt körprov. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i EU:s körkortsdirektiv. Varje medlemsstat ska själv fastställa frågornas innehåll. Körkortstagaren bokar själv sitt prov i tjänsten Boka prov på Trafikverket. Utskottet vill vidare framhålla att Transportstyrelsen i februari 2020 beslutade 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. Utskottet noterar att 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.

Utskottet vill vidare lyfta fram att de nya reglerna innebär att det har införts krav på att inför kunskapsprovet lämna försäkran om att inte använda otillåtna hjälpmedel eller på annat sätt fusk. Syftet är att förhindra provfusk och samtidigt ge möjlighet att åtala och straffa eventuella fuskare. Straffsatsen för osann försäkran är böter eller fängelse. Reglerna trädde i kraft den 1 mars 2020. Bakgrunden är bl.a. att Trafikverket har redovisat att fuskförsök med teknisk utrustning har ökat kraftigt de senaste åren, både vid prov för körkort och för att erhålla yrkesförarbehörigheter. Det finns också en rad verksamheter som på olika sätt möjliggör fusk genom att sälja utrustning och tjänster. Utskottet välkomnar att Trafikverket har vidtagit en rad åtgärder för att minska möjligheterna att fusk och för att fusk ska ge kännbara konsekvenser. Utskottet avser att fortsätta att följa frågan.

Förarutbildning och förarprov under den pågående pandemin

Vid sammanträdet den 3 december 2020 fick utskottet information från Trafikverket Förarprov om hur den pågående coronapandemin påverkar förarprovsverksamheten. Utskottet konstaterar att Trafikverkets inriktning har varit att hålla en balans mellan att bidra till att minimera smittspridningen, skydda medarbetare och kunder från smitta samt fortsätta leverera viktiga samhällstjänster. Vid sammanträdet den 4 februari 2021 informerade Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR) om förarutbildningen under den pågående pandemin. Utskottet konstaterar att allt fler utbildare erbjuder utbildning digitalt och att begränsningarna hos Trafikverket Förarprov har lett till ett hårt tryck men att samarbetet mellan Trafikverket och trafikskolorna är bra. Utskottet välkomnar detta.

Under våren 2020 var Trafikverkets provverksamhet reducerad, vilket innebar färre platser i provsalarna och färre körprov per dag för att kunna hålla avstånd i provsalar och väntrum samt ha tid för rengöring, avbokning av vissa provtyper samt stopp för nybokning under en period. Under sommaren och början av hösten ökade provverksamheten med fortsatta skyddsåtgärder. I oktober 2020 reducerades provverksamheten igen. Det blev bl.a. med vissa undantag stopp för nybokning av kunskapsprov fram till årsskiftet, medan bokade prov genomfördes.

Trafikverket uppger att yrkesbehörigheter prioriteras samt antalet provförsök per kund. Trafikverket uppger att man under 2020 prioriterade förarprov (kunskapsprov/körprov) för yrkesprov, prov farligt gods, lokförarprov, certifieringsprov arbete på väg/järnväg, körprov lastbil och buss (C, D) och därefter för personbil (B) och övriga behörigheter. Trafikverket betonade att det är viktigt att kunder som väntar på provtid lägger mer tid på utbildning så att de är väl utbildade vid provtillfället och därmed slipper göra omprov. Företräde gavs till två kunskapsprov och två körprov, och därefter blev det längre väntetid.

Eftersom Trafikverket begränsar antalet prov för att begränsa smittrisken har Transportstyrelsen anpassat reglerna för teoriprov så att de som ska ta körkort ska ges större möjlighet att göra körprovet innan giltighetstiden går ut. Transportstyrelsen förlängde 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 2021. Ordinarie giltighetstid är annars fyra månader. Transportstyrelsen konstaterar att samhällets åtgärder för att begränsa smittrisken har fått konsekvenser för dem som vill ta körkort. Därför har en tillfälligt förlängd giltighetstid för teoriprov införts.

Förarutbildning för motorcykel

När det tredje körkortsdirektivet förhandlades fram sågs döds- och skaderisken 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. Utskottet kan konstatera att den del i direktivet som handlar om motorcyklar inte ifrågasattes av medlemsstaterna, utan den bedömdes som väl motiverad. Antalet godkända körprov för motorcykel ökade 2014 jämfört med 2013, då det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången i Sverige.

Utskottet vill påminna om att uppkörningen för motorcyklister regleras övergripande i körkortsdirektivet. Utformningen av själva provet i detalj framgår dock 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 det inte påverkades lika mycket av aspirantens längd och tyngd.

Utskottet vill vidare framhålla att det i dagsläget är 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 1, 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). Utskottet påminner om att 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.

Utskottet noterar slutligen att både andelen godkända kunskapsprov och körprov för motorcykel, dvs. för behörighet A1, A2 och A, är avsevärt högre än jämförande procentsatser för kategori B. Trafikverkets förarprovsstatistik för 2020 visar att totalt 17 808 kunskapsprov för kategori A gjordes under året, av vilka ca 54 procent godkändes (51 procent av de privatanmälda och 60 procent av de trafikskoleanmälda). Under perioden januari–oktober 2019 gjordes 11 649 körprov prov för kategori A, av vilka 65 procent godkändes (56 procent av de privatanmälda och 72 procent av de trafikskoleanmälda). För kategori A1 gjordes 1 437 prov under perioden januari–oktober, av vilka 56 procent godkändes (48 procent av de privatanmälda och 65 procent av de trafikskoleanmälda). För kategori A2 gjordes 2 104 prov under perioden april–oktober, av vilka 68 procent godkändes (58 procent av de privatanmälda och 77 procent av de trafikskoleanmälda).

Alkolås i bilar för förarutbildning

När det gäller frågan om alkolås i bilar för förarutbildning vill utskottet påminna om att Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) 2009 beslutade att

varje medlemsföretag ska ha alkoholås installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. STR har ca 750 medlemsföretag som sysselsätter runt 3 000 trafiklärare och ger förarutbildning för ca 185 000 personer per år. Samtliga medlemsföretag ska genomföra alkotest före den praktiska körningen på samtliga körkortsbehörigheter och förarbevis. Testen genomförs med alkoholås eller alkomätare.

Kostnader för att ta körkort

När det gäller frågan om hur dyrt det är att ta körkort konstaterar utskottet att det enligt STR kostar i genomsnitt 15 000 kronor att ta körkort för personbil. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att regeringen i september 2018 införde möjligheten för arbetssökande att via Centrala studiestödsnämnden (CSN) ta lån till körkortsutbildning för att lättare kunna få ett jobb. Syftet var att öka andelen behöriga till bristyrken. Körkortslånet riktar sig till arbetslösa mellan 18 och 47 år som uppfyller vissa villkor. Lånet har varit avgränsat till arbetssökande som har deltagit i arbetsmarknadspolitiska program samt vissa nyanlända som har deltagit i etableringsinsatser. Som mest kan man få låna 15 000 kronor.

I budgetpropositionen för 2021 framförde regeringen att körkortslånet ska utvidgas för att öka ungdomars möjligheter på arbetsmarknaden. Utskottet välkomnar att möjligheten att låna till körkort därigenom har utvidgats till att omfatta 19–20-åringar med gymnasieexamen. Med de föreslagna ändringarna får mer än 200 000 unga möjlighet att ansöka om körkortslån. CSN kommer att fortsätta att hantera lånet med stöd av berörda myndigheter. Utskottet vill i sammanhanget peka på att regeringen tidigare även har gett CSN i uppdrag att se över körkortslånet i syfte att effektivisera och förenkla lånet samt lämna förslag på författningsändringar.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis lyfta fram att det finns ett mycket stort engagemang i utskottet i fråga om det svenska förarutbildningssystemet. Utskottet vill 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.

Utskottet vill vidare 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 ska innebära onödigt krångel för körkortstagaren. Det kan därför vara angeläget att fortsätta att löpande arbeta med att se över förarutbildningens komponenter.

Utskottet kan vidare med stor oro konstatera att det finns flera allvarliga problem med illegal utbildningsverksamhet. Utskottet välkomnar därför

regeringens initiativ för att motverka sådan verksamhet. Regeringen gav i september 2019 Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet, och i september 2020 lämnade myndigheten sin rapport till regeringen. Utskottet ser med stort intresse fram emot att få ta del av resultaten av den fortsatta beredningen av Transportstyrelsens förslag. Utskottet välkomnar vidare att myndigheterna har vidtagit en rad åtgärder för att minska möjligheterna att fuska vid förarprov och för att fusk ska ge kännbara konsekvenser.

Slutligen välkomnar utskottet de insatser som har gjorts för att förbättra ungdomars möjlighet att finansiera sitt körkort genom lån från CSN.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:567 (SD), 2020/21:1155 (M), 2020/21:1269 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 87 och 91–94, 2020/21:2273 (M) yrkandena 1 och 2, 2020/21:2537 (C) yrkande 6, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 23–27, 2020/21:3151 (SD) yrkandena 1 och 2, 2020/21:3461 (SD) yrkande 3 och 2020/21:3468 (M) yrkandena 25, 26 i denna del och 28.

Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om mopedbilar och A-traktorer. Utskottet betonar att trafiksäkerhet är en högt prioriterad fråga när det gäller både mopedbilar och A-traktorer och välkomnar det arbete som pågår vid olika myndigheter i syfte att inventera kunskapsläget för att kunna prioritera rätt insatser. Utskottet avser att följa frågan om utbildning för förare av mopedbilar och mopedbilars inverkan på trafiksäkerheten.

Jämför reservation 19 (M), 20 (SD), 21 (KD) och 22 (L).

Bakgrund

Av lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner följer att en moped klass I (kallas ibland EU-moped) är konstruerad för en hastighet av högst 45 km/tim, medan en moped klass II är konstruerad för en hastighet av högst 25 km/tim och vars effekt inte överskrider 1 kilowatt. Definitionen av moped klass I beror på antalet hjul och vilken sorts motor som mopeden är rustad med. En sådan moped är ett registreringspliktigt fordon och ska ha registreringsskylt. Definitionen av moped klass II beror på hur fort den går att köra och vilken effekt dess motor har.

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 kg till 425 kg den 1 januari 2016.

I lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner anges de fordonskategorier som är tillåtna i landet och de tekniska definitioner som gäller för dessa fordonstyper.

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 km/tim och traktor b som är konstruerad för en hastighet som överstiger 40 km/tim. Äldre traktorer (före 2003) och bilar ombyggda till traktorer (A-traktorer) ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 km/tim.

Det som till vardags benämns epatraktor är ursprungligen en personbil som 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. Varken epa- eller A-traktor utgör någon juridisk definition enligt lagen om vägtrafikdefinitioner, utan fordonen klassas som traktor a eftersom hastigheten tekniskt är begränsad till en lägre hastighet än 40 km/tim, enligt Transportstyrelsen.

Motionerna

I motion 2020/21:789 av Ola Johansson (C) föreslår motionären att det görs en anpassning av högsta tillåtna hastighet för A-traktorer.

Roland Utbult (KD) anser i motion 2020/21:931 att det bör tillsättas en utredning som ser över säkerheten när det gäller mopedbilar. Motionären påminner om att fordonet inte är lika säkert som en personbil och att en utredning bör titta på bl.a. användandet av bälte och vinter- och sommardäck.

Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C) framhåller i motion 2020/21:1031 att A-traktorer bör lyda under samma regelverk som mopedbilar. Vidare är en översyn av förarutbildningen nödvändig. Motionärerna konstaterar att intresset för A-traktorer är stort och att svåra olyckor med mopedbilar på senare tid har blivit en realitet.

I motion 2020/21:1140 anser Edward Riedl (M) att regeringen bör se till att det görs en översyn av reglerna för A-traktorer. Syftet med översynen ska vara att titta på möjligheten att öka den tillåtna hastigheten till 45 km/tim för innehavare av körkort med AM-behörighet.

I motion 2020/21:1596 påtalar Ann-Christin Ahlberg (S) behovet av en översyn av utbildningen och säkerhetskraven för användandet av mopedbilar. Motionären konstaterar att mopedbilar har blivit alltmer populära och att det har inträffat svåra olyckor. En översyn är enligt motionären extra viktig eftersom det ofta är unga människor som kör och färdas i mopedbilar.

I motion 2020/21:1649 framför Malin Larsson (S) att man bör se över hastighetsgränsen för epatraktorer samt se över möjligheten att införa ett

körkort eller förarbevis anpassat för dessa fordon samt för mopedbilar. Motionären framhåller att A-traktoreorna och epatraktoreorna länge har inneburit en frihet och en möjlighet för framför allt ungdomar på landsbygden att ta sig dit man vill när man vill.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 27 framför Thomas Morell m.fl. (SD) ett önskemål om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar. Motionärerna pekar på att mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, vilket kan innebära en säkerhetsrisk. I yrkande 36 framhåller motionärerna att man bör utreda en höjning av den högsta tillåtna hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/tim till 45 km/tim. Motionärerna pekar bl.a. på att EU-mopeder får köra 45 km/tim.

I motion 2020/21:2189 framhåller Piry Niemi m.fl. (S) behovet av en översyn av förarutbildningen för mopedbil. Motionären påminner om att antalet olyckor med mopedbilar har ökat, vilket skapar frågor om hur väl nuvarande förarutbildning fungerar för att säkerställa att förarna är utbildade att framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt.

I motion 2020/21:2383 pekar Hans Hoff (S) på vikten av att se över behovet av en särskild utbildning och licens för framförandet av mopedbil. Motionären konstaterar att antalet mopedbilar ökar snabbt, liksom antalet olyckor. En orsak som motionären lyfter fram är att körkortskravet på mopedbil är samma som för en tvåhjulig s.k. EU-moped.

Magnus Jacobsson m.fl. (KD) föreslår i kommittémotion 2020/21:2809 yrkande 32 att den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer ska höjas till 50 km/tim. Motionärerna pekar på att det skulle kunna minska risken för att man trimmar A-traktorer. Motionärerna framhåller vidare i yrkande 33 att man bör se över reglerna för A-traktorer i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten.

Helena Gellerman m.fl. (L) föreslår i kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 25 att en ansvarig myndighet ska få i uppdrag att utvärdera mopedbilarna. Motionärerna påminner om att Trafikverket har slagit larm om bristande trafiksäkerhet när det gäller mopedbilar.

I kommittémotion 2020/21:3468 pekar Maria Stockhaus m.fl. (M) på behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen (yrkande 26 i denna del). Där bör enligt motionärerna ingå bl.a. körkort för mopedbil och A-traktor.

Cecilia Widegren (M) framhåller i motion 2020/21:3689 yrkande 1 att man bör överväga en justering av hastigheten för epatraktorer så att reglerna likställs med dem som gäller för EU-mopeder. I yrkande 2 anser motionären att regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppdrag att omgående analysera eventuella nackdelar i fråga om trafiksäkerhet, utbildning och liknande för fordon av samma karosskaraktär eller mer omfattande jämfört med hastighetsbegränsningar.

Utskottets ställningstagande

Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer

Utskottet påminner inledningsvis om att mopedbilar får framföras på allmänna vägar, men inte på motorvägar och motortrafikleder. En mopedbil ska ha en skylt som talar om att det är ett långsamtgående fordon (LGF-skylt). En A-traktor är en bil som är ombyggd till traktor och som klassas som en traktor eftersom hastigheten är tekniskt begränsad till en lägre hastighet än 40 km/tim. Även en A-traktor är ett långsamtgående fordon och den ska vara utrustad med en LGF-skylt så att övriga trafikanter uppmärksammas på detta.

Utskottet konstaterar vidare att antalet mopedbilar på vägarna har ökat kraftigt. Infrastrukturministern har i svar på frågor om A-traktorer (fr. 2019/20:1784 och fr. 2019/20:1785) framfört att det enligt statistik ur fordonsregistret har skett en kraftig ökning av mopedbilar på senare år, medan registreringen av A-traktorer är en avtagande trend. Trafikverket menar samtidigt att det fortfarande är relativt få mopedbilar i trafik, men antalet ökar med omkring 2 000 nyregistrerade mopedbilar per år. Den kraftiga ökningen startade 2015 och antalet registrerade mopedbilar har nästan fyrdubblats sedan 2009. För närvarande finns det ca 14 000 registrerade fyrhjuliga mopeder, inklusive mopedbilar.

När det gäller frågan om säkerheten för A-traktorer vill utskottet lyfta fram följande. I syfte att öka A-traktorsers trafiksäkerhet och därmed göra det mindre intressant att manipulera hastighetsbegränsande anordningar infördes våren 2018 krav på besiktning av A-traktorer. Ändringen av besiktningensreglerna innebär att A-traktorer och epatraktorer ska genomgå kontrollbesiktning med ett tidsintervall som inte överstiger 24 månader. Utskottet kan konstatera att besiktningsskravet för A-traktorer i första hand infördes av trafiksäkerhetsskäl. De nya reglerna för fordonsbesiktning handlar om en anpassning av regelverket till EU-lagstiftningen på området. Vidare vill utskottet peka på att Transportstyrelsen införde förändrade krav för A-traktorer den 15 juli 2020. Då togs kravet bort att fordonets hastighet på lägsta växeln ska vara högst 10 km/tim vid 2/3 av ursprungsmotorns maximala varvtal. A-traktorns högsta hastighet får fortfarande vara högst 30 km/tim.

När det gäller frågan om säkerheten för mopedbilar noterar utskottet med oro att antalet olyckor med mopedbilar ökar. Det är relativt få som omkommer i olyckorna men antalet skadade har enligt Trafikverket fördubblats de senaste tre till fyra åren. Enligt polisrapporterade olyckor skadas ca 60 personer svårt eller lindrigt per år. Utskottet betonar att detta är oroande och vill framhålla att det är viktigt att följa den fortsatta olycksutvecklingen.

Utskottet noterar vidare att bl.a. NTF har framfört att mopedbilar blir allt vanligare och att det är framför allt ungdomar som väljer mopedbilen. NTF menar 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 veka kaross.

Utskottet kan också konstatera att man enligt Trafikverket 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. Tillsammans med 18 andra aktörer har Trafikverket skapat en gemensam inriktning för säker användning av fyrhjulingar och mopedbilar, traktorer och motorredskap. De gemensamma prioriterade insatsområdena för mopedbilar är ökad bältesanvändning, förbättrad fordonssäkerhet och information. 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. Utskottet välkomnar detta och kommer att fortsätta att följa frågan.

Högsta tillåtna hastighet för A-traktorer

När det gäller frågan om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer vill utskottet inledningsvis påminna om att vägens hastighetsbegränsning gäller för alla fordon, men för A-traktorer gäller även att de ska vara konstruerade för att kunna köra i högst 30 km/tim. Även epatraktorer har en högsta tillåten hastighet av 30 km/tim.

Utskottet kan konstatera att 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 km/tim, EU-typgodkända traktorer som får köras i högst 40 km/tim samt traktor b som får gå i högst 50 km/tim. Om A-traktorer skulle få framföras i en hastighet som överskrider 40 km/tim innebär det enligt Transportstyrelsen ett krav på B-körkort för denna typ av fordon. Därför anser myndigheten att 30 km/tim för närvarande är det enda realistiska alternativet för A-traktorer. Utskottet delar denna bedömning.

Utskottet vill i sammanhanget framhålla att Transportstyrelsen har påpekat att epatraktorer och A-traktorer inte kan jämföras med mopeder klass I (vanliga mopeder och mopedbilar) som får köras i högst 45 km/tim 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 km/tim, något som kan äventyra trafiksäkerhetsmålen.

Utskottet anser att 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.

Förarutbildning för mopedbil

När det gäller frågan om förarutbildning för mopedbil konstaterar utskottet att 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.

Utskottet konstaterar att en mopedbil får framföras av den som har minst AM-körkort och som har fyllt 15 år. För att få AM-körkort måste man ha ett godkänt resultat på kunskapsprovet. Man behöver inte göra något körprov. Avgiften för ett kunskapsprov är 325 kronor. 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 när det gäller fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar.

Utskottet framhåller att körkortstagaren genom kunskapsprovet ska visa att han eller hon har kunskaper att kunna köra med omdöme i trafiken.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att trafiksäkerhet är en högt prioriterad fråga när det gäller både mopedbilar och A-traktorer, vilket innebär ett fortgående arbete med nollvisionen som grund. För att trafiksäkerheten ska kunna upprätthållas krävs bl.a. att alla fordon som förs i trafik är säkra. Utskottet har uppmärksammat att antalet mopedbilar på vägarna har ökat kraftigt och att även olyckorna ökar. Det kan konstateras att det är relativt få som omkommer i olyckor med mopedbilar men antalet skadade har fördubblats de senaste tre till fyra åren. Utskottet betonar att detta är oroande och vill framhålla att det är viktigt att följa den fortsatta olycksutvecklingen. Utskottet välkomnar att det pågår ett arbete vid olika myndigheter i syfte att inventera kunskapsläget för att kunna prioritera rätt insatser.

När det gäller frågan om högsta tillåtna hastighet för A-traktorer får enligt utskottets mening en eventuell höjning av den konstruktiva hastigheten för A-traktorer inte äventyra de trafiksäkerhetsmål som riksdagen och regeringen har formulerat. Utskottet finner mot den bakgrunden inte något skäl för att vidta någon åtgärd på området.

När det gäller behovet av förbättrad utbildning för förare av mopedbilar avser utskottet att fortsätta att följa frågan. Utskottet menar att det generellt är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen av mopedbilars inverkan på trafiksäkerheten.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:789 (C), 2020/21:931 (KD), 2020/21:1031 (C), 2020/21:1140 (M), 2020/21:1596 (S), 2020/21:1649 (S), 2020/21:2189 (S), 2020/21:2383 (S), 2020/21:2218. (SD) yrkandena 27 och 36, 2020/21:2809 (KD) yrkandena 32 och 33, 2020/21:3235 (L) yrkande 25, 2020/21:3468 (M) yrkande 26 i denna del samt 2020/21:3689 (M) yrkandena 1 och 2.

Vissa behörighetsfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa behörighetsfrågor. Utskottet hänvisar till att trafiksäkerhetspolitiska avvägningar är grunden för att innehavare av B-körkort inte får behörighet att föra lätt motorcykel. Utskottet bedömer vidare att nuvarande bestämmelser om vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil är väl avvägda.

Bakgrund

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.

När det gäller körkort för motorcyklar finns det tre olika behörigheter: A1 för lätt motorcykel, A2 för mellanstor motorcykel och A för tung motorcykel. För att köra personbil och lätt lastbil krävs körkort för behörighet B. Körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. Man får även koppla ett lätt släp till bilen. Behörighet BE krävs för att köra en personbil och en lätt lastbil med ett eller flera lätta eller tunga släp. Utöver dessa behörigheter finns det ett antal ytterligare kategorier, bl.a. för tunga fordon.

Motionerna

I motion 2020/21:72 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 pekar bl.a. på att en lätt motorcykel skulle vara ett bra komplement till bilen för att minska trängsel i framför allt storstäder men också minska miljöpåverkan.

I motion 2020/21:1740 uppmärksammar Ida Drougge (M) behovet av 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 anser att behörighetsreglerna för körkort i fråga om tunga och

lätta släp är orättvisa och osäkra på så vis att de hindrar större bilar, som från säkerhetssynpunkt är bättre lämpade, från att dra tunga släp, varför regeringen bör ge Transportstyrelsen i uppgift att se över möjligheterna att tillåta bilar med fyrhjulsdrift och större dragkapacitet att dra tyngre släp.

I motion 2020/21:2537 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 menar att i takt med att nya tvåhjuliga fordon utvecklas, som är lätta att köra och som är utrustade med moderna säkerhetssystem, borde regelverket ses över i syfte att tillåta framförande av fler tvåhjuliga fordon.

I motion 2020/21:2871 efterlyser Lars Beckman (M) en översyn av möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort. Motionären pekar på motorcykelns fördelar och att säkerheten har förbättrats, varför användandet av lätt motorcykel bör förenklas.

I motion 2020/21:3577 yrkande 3 tar även Markus Wiechel m.fl. (SD) upp frågan om behörighet att köra lätt mc med B-körkort. Motionärerna konstaterar att man i vissa EU-länder får köra lätt mc med B-körkort och pekar på flera fördelar med motorcyklar.

Utskottets ställningstagande

Behörighet för att köra lätt motorcykel

När det gäller möjligheten att tillåta innehavare av B-körkort att även köra lätt motorcykel innebär nuvarande bestämmelser att körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. För att köra motorcykel behöver man ett A-körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1, A2 och A. Skillnaden ligger i hur stor motorcykel som man får köra.

Utskottet kan konstatera att kraven för att ta körkort varierar beroende på vilken typ av fordon som avses. För att köra lätt motorcykel, dvs. en motorcykel vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter, en effekt av högst 11 kilowatt och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kilowatt/kg krävs A1-körkort. För att ta ett körkort med behörighet A1 måste den blivande föraren göra en riskutbildning som består av två delar: Del 1 handlar om alkohol och droger, trötthet i trafiken och andra riskfyllda beteenden, och del 2 handlar bl.a. om hastighet, säkerhet och körning vid olika väg- och väderförhållanden. Därtill ingår manöverbana. Riskutbildningen för A1, A2 och A är specifikt inriktad på motorcykel. Riskutbildningen för personbil (kategori B) gäller inte för motorcykel.

I EU:s andra körkortsdirektiv (art. 5.3 b) gavs möjlighet för en medlemsstat att tillåta innehavare av körkort för kategori B att föra lätt motorcykel inom eget territorium. Möjlighet saknades att begränsa giltigheten till en viss typ av lätt motorcykel. Utskottet konstaterar att regeringen vid införlivandet av det andra körkortsdirektivet i svensk lag bedömde att trafiksäkerhetsskäl talade

mot att generellt utsträcka behörigheten B till att omfatta rätten att föra lätta motorcyklar, för vilka 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

När det gäller hur tungt släp som får kopplas till personbilar kan utskottet konstatera att körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. Med vanlig B-behörighet får man koppla ett lätt släp till bilen.

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 får överstiga 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 kg endast framföras efter antingen avslutad utbildning, godkänt körprov eller en kombination av båda (se art. 4.4 b andra stycket i direktivet).

Utskottet konstaterar att detta ledde till följande förändringar i svensk rätt (2 kap. 5 och 7a §§ körkortslagen): det släpfordon som får kopplas till en personbil eller en lastbil som omfattas av behörigheten B får ha en totalvikt som antingen inte överstiger 750 kg eller överstiger 750 kg utan att fordonskombinationens totalvikt överstiger 3,5 ton. Det tidigare kravet att släpet inte får väga mer än dragfordonet togs därmed bort. Dock får den som innehar körkort med behörigheten 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 behörigheten BE får inte överstiga 3,5 ton.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet konstaterar att trafiksäkerhetspolitiska avvägningar är skälet till att möjligheten för innehavare av B-körkort att föra 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. Utskottet bedömer vidare att nuvarande bestämmelser om vilken typ av släpfordon som får kopplas till en personbil är väl avvägda.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:72 (SD), 2020/21:1740 (M), 2020/21:2537 (C) yrkande 5, 2020/21:2871 (M) och 2020/21:3577 (SD) yrkande 3.

Körkortsförslag

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om körkortsförslag. Utskottet framhåller att nuvarande regler om uppvisande och kontroll av körkort är tydliga. När det gäller körkortets utformning och innehåll konstaterar utskottet att reglerna är harmoniserade på EU-nivå. Utskottet lyfter fram behovet av en hög säkerhet i hanteringen av körkort. Utskottet konstaterar att det inte är förenligt med EU-rätten att utfärda eller förnya svenska körkort för personer som bor permanent utomlands.

Jämför reservation 23 (M, SD) och 24 (SD).

Bakgrund

Körkortets utformning

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. 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). Ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att minska förekomsten av förfalskade körkort. Bestämmelserna för 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 förfalskningssäkert 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. En nyhet med direktivet 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 (art. 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.

Uppvisande av körkort

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 färdan 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.

Utländska körkorts giltighet

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.

Körkort som är utfärdade utanför EES ska vara utformade i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som undertecknades i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968. Om körkortet inte är det, och inte heller är utfärdade på engelska, tyska eller franska, gäller de endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortsinnehavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

Om föraren 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 någon handling inte kan uppvisas. I dessa fall krävs en uppföljning och

kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt innehar behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat.

Förnyelse av körkort

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 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 bosättningsort 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 förnyelse av körkort får ske om körkortsinnehavaren är permanent bosatt i Sverige eller studerar här sedan minst sex månader. Med begreppet permanent bosättning avses, enligt 1 kap. 3 § körkortslagen, bosättning 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 denne bor.

Motionerna

I motion 2020/21:1215 menar Edward Riedl (M) att det bör övervägas att höja bötesbeloppet för individer som inte kan uppvisa ett giltigt körkort vid bilkörning. Motionären pekar på ett antal fall där bilförare har hävdat att de har utländska körkort som de har tappat bort. Den som kör bil utan att kunna uppvisa ett giltigt körkort bör enligt motionären åläggas ett högt bötesbelopp.

I kommittémotion 2020/21:2218 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) utökade möjligheter att kontrollera utländska körkort och utbildning (yrkande 60). Motionärerna anför att det inte finns något krav på personer som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort, och därför kan man inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära livsfara för både föraren och omgivningen är det enligt motionärerna ett tecken på att rättssystemet är bristfälligt. Motionärerna uppmärksammar vidare frågan om körkortsfunktioner (yrkande 85). De föreslår att körkort utrustas med ett chipp för att ytterligare öka säkerheten och förespråkar en funktion som innebär att körkort som har lagts in i bilens kartotek endast gemensamt med nyckel kan starta fordonet. Motionärerna betonar även att säkerheten på körkortens utformning och funktion måste höjas (yrkande 86). Motionärerna framhåller

att körkortet är en värdehandling och dessutom personligt och att det därför är av yttersta vikt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet. Slutligen föreslår motionärerna att flera yrkesbehörigheter ska läggas på samma körkort (yrkande 95). En yrkesförare har i regel en rad olika körkort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Motionärerna anser att en variant är att föra in flera uppgifter på ett enda kort, vilket minskar hanteringen av kort och dessutom är miljöeffekten av betydelse.

I motion 2020/21:2324 tar Boriana Åberg (M) upp skyldigheten att uppvisa körkort. Motionären hänvisar till att förare som saknat körkort och hävdade att deras utländska körkort är borttappade har blivit friade i domstol och framför att körkortslagen måste ändras så att den som påstår sig ha ett körkort ska kunna bevisa det.

I motion 2020/21:2548 uppmärksammar Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) behovet av ett nytt regelverk för utlandssvenskars möjlighet att förnya sina svenska körkort. Motionärerna menar att lagen om att en svensk medborgare måste ha sin permanenta bostadsadress i Sverige för att förnya sitt svenska körkort måste ses över för att bidra till en jämlik behandling av utlandssvenskar och svenskar bosatta i Sverige.

I motion 2020/21:2592 föreslår Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M) att det bör övervägas att ta fram en konkret handlingsplan för att få bort olagliga körkort och att denna i sådana fall skyndsamt bör genomföras. Motionärerna menar att det finns många som kör på vägarna utan ett lagligt körkort och som saknar den kunskap som krävs för att ha ett körkort. Körkortet måste utformas på ett sätt som gör att de är svårare att förfälska och valideringen av körkort behöver ses över.

I motion 2020/21:2604 understryker Sofia Westergren (M) behovet av att samla funktioner på körkortet eller på annat sätt effektivisera antalet kort för yrkeschaufförer. Motionären konstaterar att chaufförer i dag behöver ett flertal kort för att kunna visa sina behörigheter.

I motion 2020/21:3461 yrkande 4 framför Markus Wiechel m.fl. (SD) att det bör införas ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav. Motionärerna menar att den långa asylprocessen i Sverige innebär att många personer rent teoretiskt kan köra bil i Sverige mer än ett år utan svenskt körkort.

I kommittémotion 2020/21:3468 yrkande 27 påtalar Maria Stockhaus m.fl. (M) behovet av att underlätta för polis- och rättsväsendet i deras arbete att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort. Motionärerna menar att problemet med förfälskade och ogiltiga körkort växer, varför det behövs fler poliser ute på vägarna och sannolikt skärpta lagar och påföljder med krav på att uppvisa giltigt körkort.

Utskottets ställningstagande

Uppvisande och kontroll av körkort

Utskottet kan inledningsvis konstatera att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort eller annan handling som kan styrka behörighet för det aktuella fordonet, och den som inte har det riskerar böter eller åtal. Utskottet vill vidare framhålla att 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. Utskottet påminner om att 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. Vidare påminner utskottet om att polisen ansvarar för och utför förarkontroller av förare med utländska körkort.

När det gäller frågan om kontroll av utländska körkort påminner utskottet om att 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.

Utskottet konstaterar att 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. I ett flertal fall har ärendet avgjorts i domstol med olika utfall då omständigheterna måste bedömas utifrån det enskilda fallet. I det straffrättsliga förfarandet behöver rättsvårdande myndigheter visa på uppsåt vid misstanke om olovlig körning. Frågan om hur uppsåtsbedömningen ska göras i mål om olovlig körning har varit föremål för Högsta domstolen (NJA 2019 s. 721, dom meddelad den 19 september 2019).

Utskottet vill i denna fråga även hänvisa till att infrastrukturministern i december 2017 som svar på fråga 2017/18:429 anförde att det inte finns någon entydig signal om att problematiken med kontroll av utländska körkort utfärdade utanför EES är så pass omfattande att lagändringar krävs. Ministern intygade inte desto mindre att han avser att säkerställa att det finns en dialog med Polismyndigheten och åklagarväsendet om utvecklingen på området.

Andra körkortsfrågor

Körkortets utformning och innehåll

Utskottet kan konstatera att bestämmelserna om körkortets utformning och innehåll stegvis har harmoniserats på EU-nivå sedan 1980-talet. Det tredje körkortsdirektivet antogs i december 2006 efter flera års förhandlingar. De huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet var att dels skänka större tydlighet till de gemensamma körkortsreglerna, dels minska utrymmet för bedrägeri och därigenom höja trafiksäkerheten på europeiska vägar. Till förmån för trafiksäkerheten på europeiska vägar kvarstår få möjligheter för medlemsstaterna att införa egna krav på körkortets innehåll och utformning.

Utskottet vill uppmärksamma att 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 (art. 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 bör 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). Utskottet har inte ändrat inställning i denna fråga.

Utskottet vill uppmärksamma att 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 om körkortets utformning och innehåll (TSFS 2012:60) framgår att det ska finnas ett utrymme med möjlighet att lägga in en mikroprocessor enligt kommissionens förordning (EU) nr 383/2012.

Insatser mot ogiltiga eller förfalskade körkort

Utskottet vill peka på att i Sverige är körkortet den vanligaste behörighets- och id-handlingen. Transportstyrelsen har uppgett att fler än 800 000 körkort förnyas varje år.

Utskottet vill vidare lyfta fram att ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet är att minska utrymmet för bedrägeri och därigenom

höja trafiksäkerheten. Enligt artikel 3 i direktivet ska medlemsstaterna ”vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfälskas”.

En nyhet med det tredje körkortsdirektivet var att ett nätverk – Resper – inrättades för att underlätta informationsutbytet mellan medlemsstaterna i fråga om körkortsfrågor för att på så sätt minska utrymmet för förfalskningar. 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. Utskottet påminner om att detta ska bidra till de centrala målen för direktivet, nämligen att förbättra trafiksäkerheten. Informationsutbytet genom Resper startade 2013.

Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen sedan 2014 genomför 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. Utskottet konstaterar i sammanhanget att helt igenom förfalskade körkort är en fråga för polis och rättsvärdande myndigheter att hantera och beivra.

Förnyelse av svenska körkort för personer bosatta utanför EES

När det gäller frågan om förnyelse av svenska körkort för personer bosatta utanför EES vill utskottet påminna om att regeringen i proposition 2016/17:83 lämnade 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 bosättningsort i ett tredjeland inte föreskrivs i direktivet. Kommissionen menade vidare att direktivet är tydligt på denna punkt; det krävs permanent bosättning 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. Utskottet vill påminna om att sedan tidigare får inte den som är permanent bosatt i ett annat land inom EES förnya sitt svenska körkort, utan i stället ska man kontakta körkortsmyndigheten i det land där man 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 med 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.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att infrastrukturministern som svar på interpellation 2019/20:197 i januari 2020 anförde 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.

Sammanfattande ställningstagande

När det gäller uppvisande och kontroll av körkort bedömer utskottet att nuvarande regler är 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 det pågår en löpande dialog med Polismyndigheten och åklagarväsendet om utvecklingen på området.

När det gäller frågan om körkortets utformning och innehåll konstaterar utskottet 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. Utskottet vill påminna om att reglerna är harmoniserade på EU-nivå och är inte berett att nu initiera en översyn att de EU-gemensamma körkortsreglerna.

När det gäller insatser för att motverka förekomsten av förfalskade eller ogiltiga körkort bedömer utskottet att frågan även har bäring på utformningen av körkort för att på så sätt försvåra förfalskningar. Utskottet vill lyfta fram att ett av de huvudsakliga syftena med det tredje körkortsdirektivet har varit att minska utrymmet för bedrägeri för att på så sätt höja trafiksäkerheten. Utskottet understryker vidare att det är angeläget att det alltid säkerställs att ett körkort utfärdas till rätt person. Utskottet vill lyfta fram att det krävs en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom dessa i flera sammanhang godtas

som en id-handling. Utskottet betonar även vikten av fortsatta kontroll- och informationsinsatser och menar att sådana är av avgörande betydelse.

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.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:1215 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 60, 85, 86 och 95, 2020/21:2324 (M), 2020/21:2548 (SD), 2020/21:2592 (M), 2020/21:2604 (M), 2020/21:3461 (SD) yrkande 4 och 2020/21:3468 (M) yrkande 27.

Trafikmedicinska frågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om trafikmedicinska frågor. Utskottet hänvisar till att nyttan med återkommande hälsokontroller av äldre har utretts. Utskottet avser att bevaka frågan om behovet av regelbundna synkontroller och konstaterar att frågan om synfältsdefekter bereds. Vidare finner utskottet inga skäl för att ändra på regelverket för dispenser för yrkesförare.

Jämför reservation 25 (SD), 26 (C, KD, L), 27 (SD), 28 (C), 29 (M, C, KD, L) och 30 (SD).

Bakgrund

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 föra 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 i 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.

Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2010:125) om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (nedan medicin föreskrifterna) 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.

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 (bil. III, punkt 6.1). Strängare krav gäller för de högre kategorierna, dvs. C, CE, C1, C1E, D, DE, D1 och D1E (punkt 6.2). I Sverige har man valt att för de högre körkortsbehörigheterna ställa krav på att förare efter att de har fyllt 45 år visar att de fortsätter att uppfylla 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.

Hösten 2015 beslutade kommissionen om ett överträdelseärende mot Sverige med anledning av att kommissionen ansåg att Sverige brutit i införlivandet av det tredje körkortsdirektivet i den del som avser synskärpa (IP/15/2118). Kommissionen klagjorde 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 innehade körkort eller körkortstillstånd. Sådana undantagsregler, som handlar om förarens medicinska lämplighet att framföra ett fordon, är enligt kommissionen inte förenliga med körkortsdirektivet. Kommissionen har klagjort att medicinska förutsättningar aldrig kan omfattas av s.k. "farfarsrättigheter" (art. 13.2) eftersom det skulle underminera betydelsen av fynd i ny forskning och nya rön.

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 har 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. Körkortsdirektivet specificerar vilka synfältskrav som ska uppfyllas. Medicinöreskrifterna specificerar synfältskraven ytterligare (2 kap. 4 och 5 §§ TSFS 2010:125). I föreskrifterna framgår vilken metod som ska användas för att mäta det centrala och det perifera synfältet samt vilka resultat som är godkända och inte.

Motionerna

I motion 2020/21:109 pekar Angelica Lundberg (SD) på behovet av att lämplighetspröva äldre förare. Motionären konstaterar att även om yngre förare står för en stor del av olyckorna så bidrar även äldre förare i hög utsträckning till den negativa statistiken och nämner bl.a. diagnoserna demens och stroke.

I motion 2020/21:379 framför Jörgen Grubb (SD) att körkortsinnehavare från 65 år bör testas. Motionären lyfter bl.a. fram att äldre förare på grund av felbedömningar, bristande reaktionsförmåga eller synnedsättning kan bidra till trafikolyckor, varför ett gratis test av syn, hörsel, uppfattning och reaktion bör göras vart femte år för att få behålla körkortet.

I motion 2020/21:1033 föreslår Pia Steensland (KD) att syntester införs i samband med körkortsförnyelse. Motionären menar att det vore en investering för trafiksäkerheten att införa regelbundna kontroller av synskärpan vid förnyelse av samtliga körkortsbehörigheter.

I motion 2020/21:1083 framför Betty Malmberg (M) att 5 kap. 3 § 7 körkortslagen (1998:488) ska revideras skyndsamt (yrkande 1) och att förare, som sedan 1997 har fått körkortet återkallat trots läkarintyg om trafiksäkert framförande av fordon, ska ges rätt att få sitt beslut omprövat utan kostnad (yrkande 2). Motionären uppmärksammar att många förare med åldersrelaterad medicinsk funktionsnedsättning såsom synfältnedsättningar får sina körkort återkallade trots att de inte synes utgöra en riskgrupp och inte är vållande till allvarliga trafikolyckor.

I motion 2020/21:1090 framför Betty Malmberg (M) vidare att möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på synfält med kraven i övriga EU-länder bör ses över (yrkande 1) och att Transportstyrelsens krav på synfältstest snarast bör anpassas till aktuell forskning och evidens (yrkande 2). Motionären menar att reglerna om nedsättning i synfält och körkortstillstånd bör harmoniseras med EU:s direktiv och praxis samt att de statistiska tester som ligger till grund för Transportstyrelsens inledande bedömning bör ersättas där större hänsyn snarast tas till den aktuella forskning som påvisar bilförarens automatiska metodik att hela tiden röra blicken när de kör.

I motion 2020/21:1955 föreslår Ulrika Jörgensen (M) att möjligheten att införa syntest vid körkortsförnyelse bör utredas. Motionären påminner om att synen försämras med åren, vilket påverkar förmågan att köra bil.

I kommittémotion 2020/21:2218 föreslår Thomas Morell m.fl. (SD) att ett införande av ett enklare test för äldre att framföra sitt fordon bör utredas (yrkande 96). Motionärerna hänvisar till att många äldre personer drabbas av demens eller andra sjukdomar, vilket kan leda till sämre möjligheter att köra bil och även att en person anses olämplig att framföra ett fordon, varför möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare över 75 år bör utredas. Motionärerna framhåller även att ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år bör utredas (yrkande 97). Motionärerna menar att vid 60 års ålder har de flesta mer eller mindre förändrad syn och det är därför rimligt att man får göra en synundersökning

vid förnyelse av körkort. Vidare menar motionärerna att möjligheten till dispens från medicinska krav på yrkesförare bör utredas (yrkande 98). Motionärerna uppmärksammar att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de har haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten och menar att det är rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering om de genomgår årliga kontroller. Motionärerna menar att det finns en möjlighet för nationella myndigheter att ge förare med god prognos fortsatt undantag.

I kommittémotion 2020/21:2805 yrkande 8 föreslår Magnus Jacobsson m.fl. (KD) att syntester införs i samband med körkortsförnyelse. Motionärerna konstaterar att synnedättning är ett vanligt förekommande problem hos en stor del av befolkningen och kan påverka trafiksäkerheten negativt. Att ha synkontroller vart tionde år hos en optiker och i ett system som redan finns för de som är yrkesförare skulle enligt motionärerna innebära endast marginella kostnader.

I motion 2020/21:3070 lyfter Emma Hult (MP) fram behovet av att se över vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort (yrkande 1). Motionären menar att det vore rimligt att vid varje förnyelse bifoga ett synintyg och att också testa körkortsinnehavarens teoretiska kunskaper. Motionären framför även att det bör utredas om ytterligare krav ska ställas på läkare så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls (yrkande 2). Motionären lyfter fram att det finns läkare som har kommit överens med patienter som permanent är olämpliga för bilkörning att de inte ska köra och samtidigt har läkaren valt att inte rapportera det till Transportstyrelsen.

I kommittémotion 2020/21:3172 föreslår 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 47). Motionärerna betonar att förarens varseblivning måste vara tillförlitlig. Vidare framför motionärerna 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 har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall (yrkande 48). Motionärerna understryker att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att få göra så. Slutligen menar motionärerna att det skyndsamt bör tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas (yrkande 49). Frågor som behöver utredas är enligt motionärerna bl.a. vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten, liksom behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen.

I kommittémotion 2020/21:3265 uppmärksammar Helena Gellerman m.fl. (L) behovet av att införa en rikstäckande trafikmedicinsk kompetens (yrkande 1). Motionärerna framhåller att de trafikmedicinska bedömningarna är av olika kvalitet och förenade med långa väntetider, varför det är nödvändigt att ge ansvarig myndighet i uppdrag att se till att trafikmedicinska

bedömningar sker utan dröjsmål, med hög kompetens och med likhet över landet. Vidare uppmärksammar motionärerna behovet av att införa enhetliga nationella regler för bedömning av körförmågan (yrkande 2). Motionärerna menar att det behövs riktlinjer för hur bedömningen av körförmåga hos en patient bör genomföras för att åstadkomma likvärdighet i hela landet. Slutligen framför motionärerna att behovet av att införa regelbundna synkontroller för privatpersoner bör utredas (yrkande 3). Motionärerna konstaterar att ett säkert trafikbeteende bygger på en god överblick av trafikmiljön, varför det bör utredas om det ur ett trafiksäkerhetsperspektiv bör införas obligatoriska syntester efter en viss ålder.

Utskottets ställningstagande

Krav på återkommande hälso- och synkontroller

Åldersbaserade hälsokontroller

Utskottet konstaterar inledningsvis att det 2020 enligt Transportstyrelsens körkortsstatistik fanns 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 dem som omkom i vägtrafiken under 2019 var enligt Trafikanalys cirka en tredjedel 65 år och äldre. Ungefär hälften av dessa färdades i personbil.

Utskottet vill påminna om att 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. Utskottet vill här uppmärksamma att infrastrukturministern i sitt svar på interpellation 2019/20:68 i november 2019 anförde att Sverige deltar aktivt i detta arbete.

I december 2018 presenterades Transportstyrelsens rapport om sjukdomar och olycksinblandning hos äldre bilförare (TSV 2018-4875) som genomförts tillsammans med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Studien har utrett om personbilsförare som är 65 år eller äldre och som har en sjukdomsdiagnos oftare är inblandade i trafikolyckor jämfört med förare i samma ålder och utan diagnos. Utskottet noterar att resultaten visar att förare med ålderstypiska sjukdomar som hjärt- och kärlsjukdomar och synfunktioner inte har en hög sannolikhet att vara inblandad i en olycka. Förare med demens, en diagnos som också är starkt åldersberoende, har en lägre sannolikhet för olycka, jämfört med förare utan denna diagnos. Detta kan bero på att man ofta slutar att köra bil när man fått sin demensdiagnos. Utskottet vill lyfta fram att slutsatsen i rapporten är att det med utgångspunkt från både tidigare resultat och resultat från den aktuella studien 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 bör utredas 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.

Vidare kan utskottet konstatera att 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 (The implementation of directive 2006/126/EC on driving licences. Final report). 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 varför återkommande hälsokontroller inte ansågs motiverade var bl.a. den administrativa och finansiella börda som sådana kontroller skulle utgöra för den enskilde.

Synkontroller

När det gäller återkommande synkontroller kan utskottet konstatera att denna fråga inte ingick i Transportstyrelsens utredning från 2018. Utskottet noterar samtidigt att Transportstyrelsen är tveksam till om det med tanke på den höga trafiksäkerheten i Sverige är samhällsekonomisk försvarbart att införa återkommande synkontroller. Transportstyrelsen uppger vidare att en sådan förändring skulle kräva lag- och förordningsändringar.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att Transportstyrelsen mellan 2018 och 2020 genomförde 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. Utskottet kan konstatera att Transportstyrelsen därför har påbörjat ett föreskriftsarbete för att se över och revidera kapitlen om syn i Transportstyrelsens medicinföreskrifter. Planerat ikraftträdande är under 2022. Under samma period har Transportstyrelsen även genomfört en översyn av de medicinska kraven för innehav av körkort vid diabetes. Av slutsatserna i rapporten framgår att det i vissa delar är nödvändigt att revidera reglerna om diabetes i medicinföreskrifterna för att uppfylla minimikraven i körkortsdirektivet. Föreskrifterna ska enligt planen träda i kraft den 1 januari 2022.

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. Utskottet noterar att det vid normalt åldrande enligt Transportstyrelsen bara är 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.

I mars 2020 publicerade VTI en studie om synskärpans påverkan på bilkörning (2019/0248). 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. Utskottet noterar att studien i korthet visade 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.

I sammanhanget vill utskottet också nämna att 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 den senaste undersökningen från oktober 2020 framkom att ca 10 procent av de synundersökta bilisterna inte skulle ha klarat det syntest som görs vid ansökan om lämplighetsintyg för B-körkort. Vidare visade undersökningen att 91 procent av bilisterna menar att det borde vara obligatoriskt med synkontroller för bilister i samband med körkortsförnyelsen som sker vart tionde år.

Synfältsbortfall

I juni 2020 riktade riksdagen ett tillkännagivande till regeringen om att möjligheten att använda ett simulatortest 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). Utskottet konstaterar att riksdagens tillkännagivande enligt uppgift är under beredning inom Regeringskansliet.

Utskottet kan konstatera att 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. Ett flertal

personer 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.

Utskottet vill framhålla att Transportstyrelsen har gjort en översyni fråga om de trafikmedicinska kraven på syn. Den 1 juni 2020 publicerade Transportstyrelsen två rapporter om syn och diabetes i vilka det framgår att medicinföreskrifterna i vissa delar inte uppfyller minimikraven i körkortsdirektivet och i vissa delar är strängare än direktivets krav (se ovan).

Utskottet konstaterar att det inte finns 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 föreskrift möjliggör i dag 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.

Vidare kan utskottet konstatera att en godkänd körning i en särskild simulator vid VTI tidigare har ingått i Transportstyrelsens bedömning om huruvida undantag från de krav som rör synfältsdefekter kan beviljas för körkort med behörighet B eller inte. I juni 2018 rekommenderade Transportstyrelsen emellertid att simulatoranvändningen skulle pausas för att ge utrymme för en utvärdering. Rekommendationen grundades bl.a. på att flera personer med mycket stora synfältsdefekter klarat körningen. Den frågeställning som lyftes var om simulatorn fyllde avsedd funktion.

Transportstyrelsen påbörjade därefter en utvärdering för att undersöka om det finns belägg för att en körning i simulatormed säkerhet kan visa vem som kan kompensera för sina synfältsdefekter och vem som inte kan kompensera. Utvärderingen av VTI:s simulator för att testa kompensationsförmåga vid synfältsdefekter blev klar i april 2020 (dnr TSV 2018-1126). 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 simulatormed VTI. En uppföljning av de personer som godkänts för dispens genom VTI:s simulatortest drygt två år efteråt uppvisar dock att dessa har en lägre risk att hamna i en olycka rent

statistiskt. Andra delar som har påverkat Transportstyrelsens ställningstagande är att testscenariot i simulatoren är begränsat.

När det gäller frågan om hur de svenska kraven harmonierar med kraven i övriga EU-länder vill utskottet uppmärksamma att Transportstyrelsen har framhållit att de svenska kraven inte är strängare i gradtalen än i direktivet och att det anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den nu gällande regleringen är mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som att det ställs högre krav än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. De nya reglerna innebär dock i praktiken lägre krav för ett flertal personer med synfältsdefekter än de tidigare reglerna. Utskottet konstaterar att den svenska tolkningen av EU:s körkortsdirektiv under 2014 genomgick en prövning av EU som inte hade några synpunkter på de svenska föreskrifterna när det gäller synfältsdefekter.

Chans till dispens är ett projekt för att utveckla träning och testmetoder i samband med dispensansökan när man har mindre synfältsbortfall. Inom projektet har en metod utvecklats som innebär körning på inhägnad bana. Metoden är standardiserad och uppges inte utgöra någon trafikfara. Samtidigt bedömer Transportstyrelsen att även denna metod är behäftad med liknande problem som simulatoren, dvs. att den inte säger tillräckligt om körförmågan på väg.

Utskottet vill slutligen peka på att infrastrukturministern i november 2020 i sitt svar på fråga 2020:322 framförde att Transportstyrelsen ser över reglerna för synkrav för körkort utifrån de minimikrav som ställs i EU:s körkortsdirektiv och tillämpningen av dessa i andra länder. Ministern konstaterade att myndigheten har gjort en första analys och nu går vidare med att ta fram förslag till författningsändringar. Enligt ministern förutsätts myndigheten i det arbetet även se över vilka krav som behöver uppfyllas för att en simulator skulle kunna användas som en del av utvärderingen av en persons körförmåga. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av detta arbete.

Andra trafikmedicinska frågor

Trafikmedicinsk kompetens

Utskottet vill påminna om att 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.

När det gäller frågan om trafikmedicinsk kompetens vill utskottet peka på att för att Transportstyrelsen ska kunna återkalla körkortet krävs det att läkarintyget som är underlag för bedömningen ska vara skrivet av en läkare med specialistkompetens. Vilken kompetens som krävs beror på det aktuella medicinska förhållandet. Utskottet vill vidare framhålla att Transportstyrelsen på sin webbplats publicerar information som riktar sig till bl.a. värden och optiker.

Yrkesförare och dispens

Utskottet vill påminna om att för de högre körkortsbehörigheterna ställs i Sverige krav på att förare efter att de har fyllt 45 år ska visa att de fortsatt 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 körkorts-förordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

Utskottet konstaterar att körkortsinnehavare som har fått avslag på sin ansökan om körkortstillstånd eller taxiförarlegitimation eller har fått sitt körkort, traktorkort eller taxiförarlegitimation återkallat på grund av att de inte längre uppfyller de medicinska kraven kan ansöka om dispens. Före ansökan om undantag krävs ett beslut där det fastställts 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.

Utskottet uppmärksammar att Transportstyrelsen enligt egen utsago är 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 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. Utskottet konstaterar att en ansökan därför måste prövas utifrån detta.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet kan sammanfattningsvis konstatera att det finns ett stort engagemang i utskottet i fråga om trafikmedicinska frågor. Utskottet vill 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 föra motorfordon.

När det gäller frågan om återkommande hälsokontroller vill utskottet hänvisa till att nyttan med sådana hälsokontroller av äldre förare nyligen har utretts av den ansvariga myndigheten och att denna 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 trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens äldre tog körkort har de flesta äldre förare lyckats anpassa sig till förändringarna. 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 frågan om återkommande synkontroller konstaterar utskottet att det enligt Transportstyrelsens bedömning är tveksamt huruvida sådana kontroller skulle vara samhällsekonomiskt försvarbara. Utskottet delar denna uppfattning. Utskottet avser att bevaka frågan om behov av regelbundna synkontroller efter att man har tagit sitt körkort i syfte att ytterligare öka trafiksäkerheten på våra vägar. Utskottet kan vidare konstatera att Transportstyrelsen har påbörjat ett föreskriftsarbete för att se över och revidera medicinföreskrifterna om både syn och diabetes. Utskottet avser att även fortsättningsvis noga följa utfallet av myndighetens arbete i dessa frågor.

När det gäller trafikmedicinska bedömningar vill utskottet påminna om att bestämmelserna om läkares anmälningsskyldighet ändrades 2010 i syfte att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Systemet med anmälningsskyldighet har därmed blivit mer effektivt för att hindra personer att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. När det gäller frågan om trafikmedicinsk kompetens vill utskottet peka på att för att Transportstyrelsen ska kunna återkalla körkortet krävs det att det läkarintyg som är underlag för bedömningen ska vara skrivet av en läkare med specialistkompetens.

När det gäller frågan om synfältsdefekter understryker utskottet att de trafiksäkerhetspolitiska målen, som riksdagen beslutat om, fordrar ett regelverk som i största möjliga mån säkerställer att förare är säkra och kompetenta. Utskottet konstaterar att riksdagens tillkännagivande från 2020 är under beredning inom Regeringskansliet. Utskottet vill också framhålla att Transportstyrelsen har gjort en översyn i fråga om de trafikmedicinska kraven på syn. Utskottet ser fram emot att ta del av resultatet av detta arbete.

När det slutligen gäller frågan om dispens för yrkesförare uppmärksammar utskottet att den ansvariga myndigheten är restriktiv med att medge undantag

från de medicinska kraven och en förutsättning är att myndigheten bedömer att det kan ske utan fara för trafiksäkerheten. Utskottet finner inga skäl att för närvarande ändra på regelverket.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:109 (SD), 2020/21:379 (SD), 2020/21:1033 (KD), 2020/21:1083 (M) yrkandena 1 och 2, 2020/21:1090 (M) yrkandena 1 och 2, 2020/21:1955 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkandena 96–98, 2020/21:2805 (KD) yrkande 8, 2020/21:3070 (MP) yrkandena 1 och 2, 2020/21:3172 (C) yrkandena 47–49 och 2020/21:3265 (L) yrkandena 1–3.

Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om ändrade regler när det gäller användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer. Utskottet ser mycket positivt på det arbete med bältesanvändning som redan görs. Utskottet understryker att säkerhet för barn i bil är en prioriterad fråga och lyfter fram vikten av ett fortsatt arbete med att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av reflexer och reflexvästar.

Jämför reservation 31 (SD).

Bakgrund

I 4 kap. 10 § trafikförordningen 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.

Motionerna

I motion 2020/21:116 pekar Angelica Lundberg (SD) på att möjligheten att lagstifta om bakåtvänt bilåkande för små barn bör undersökas (yrkande 1). Motionären uppmärksammar bl.a. att det har fastställts att det säkraste sättet för små barn är att åka i bakåtvänd bilbarnstol och menar att lagstiftning skulle inte bara hjälpa föräldrar att göra rätt utan också sätta press på tillverkarna att utveckla bakåtvända stolar för större barn. Motionären tar även upp frågan om otillåten användning och försäljning av uttjänta bilbarnstolar (yrkande 2). Motionären lyfter fram att åldern på bilbarnstolen har betydelse för säkerheten, varför det bör vara otillåtet att använda eller sälja bilbarnstolar som är uttjänta.

I motion 2020/21:867 anser Sanne Lennström (S) att möjligheten att införa krav på tillgång till bilbarnstol i bussar bör ses över. Motionären betonar att små barn är ömtåliga och att de inte kan resa säkert med buss i stora delar av landet. Motionären hänvisar till att det finns exempel på bilbarnstolar som är infällda i ryggen på specialbyggda säten i bussar.

I motion 2020/21:1673 menar Ida Karkiainen m.fl. (S) att en lagstadgad reflexanvändning bör övervägas. Motionärerna betonar att reflexer räddar liv och att många trafikolyckor där fotgängare är inblandade inträffar när det är mörkt. Enligt motionärerna finns det i Finland lagkrav på att fotgängare som under mörker rör sig på väg ska använda en ändamålsenlig reflex.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 61 framför Thomas Morell m.fl. (SD) att lagen om bältesanvändning bör skärpas. Motionärerna påminner om att dålig bältesanvändning är en av orsakerna till dödsfall i trafiken och föreslår att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte ska utredas.

I motion 2020/21:2339 uppmärksammar Cecilie Tenfjord Toftby (M) behovet av att se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar. Motionären påminner om att det årligen skadas och omkommer människor vid stopp längs med vägarna, ofta trots utplacering av varningstriangel, och hänvisar till andra länder där det är obligatoriskt att medföra en reflexväst i alla fordon.

Utskottets ställningstagande

Bältesanvändning

Utskottet kan inledningsvis konstatera att enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen för 2019 är andelen personer som använder bälte i framsäten 98,4 procent, vilket är i nivå med målnivån om 99 procents bältesanvändning till 2020. Av förarna är det i denna undersökning 98,7

procent som använder bälte, och av passagerarna i framsätet är det 97,6 procent som gör det.

Vidare kan utskottet konstatera att det framgår av mätningar från Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) av bilbältesanvändning 2020 (rapport 2020:5) att 96 procent av både förarna och passagerarna använder bälte. Enligt rapporten har den totala bältesanvändningen ökat något, med 0,4 procentenheter, mellan 2019 och 2020. Rapporten visar att kvinnor använder bälte i något högre utsträckning än män. Sedan 2013, då mätningarna startade i alla kommuner, har den totala bältesanvändningen ökat med närmare 3 procentenheter, från 93 procent. Det konstateras att den totala användningen av bilbälte i framsätet i personbil alltså ligger högt, men det kvarstår ett arbete för att nå etappmålet 2020, dvs. 99 procent.

Utskottet noterar vidare att bilbältesanvändningen enligt NTF är endast ca 70 procent bland dem som omkommer i bil i trafiken. Både NTF och Trafikverket lyfter fram förebyggande åtgärder, såsom informationssatsningar och fler bilar med bältespåminnare, som de mest ändamålsenliga åtgärderna. År 2019 utfördes 93 procent av trafikarbetet av bilar med bältespåminnare.

Utskottet kan dessutom notera att det finns en satsning på medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken i den nationella trafikslagsövergripande planen för transportinfrastrukturen för perioden 2018–2029.

Bilbarnstolar

När det gäller frågan om bilbarnstolar vill utskottet inledningsvis påminna om att Transportstyrelsen 2017 presenterade 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, jämfört med 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. Utskottet noterar att 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.

Utskottet vill vidare påminna om att fr.o.m. den 1 januari 2004 ska bälten vara monterade i nyregistrerade bussar, utom i bussar för stadstrafik. Bussarna ska uppfylla de direktiv som anger tekniska krav på bälten, bältesinfästingar och säten. För barn under tre år finns dock inga riktlinjer. Det framgår av Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2014:52) om användning av bilbälten och av särskilda skyddsanordningar för barn att 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. Om det finns särskilda

skyddsanordningar för barn under tre år tillgängliga på bussen bör de användas. Bästa sättet för små barn är enligt NTF att färdas bakåtvända i bilbarnstol. Sitter barnet i ett babyskydd bör det gå att montera det bakåtvänt i ett säte med bälte. I vissa bussar kan det finnas några bakåtvända säten. Det finns även några bussbolag som har installerat särskilda bakåtvända säten för barn. Om det finns en särskild skyddsanordning för barn under tre år tillgänglig på bussen bör denna användas.

När det gäller användning av bakåtvänd bilbarnstol i buss redovisade Transportstyrelsen i slutet av 2018 ett regeringsuppdrag om säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss (TSV 2018-2455). Utskottet noterar att det av rapporten framgår att en nationell reglering som skulle innebära att alla bussar som har bältesplatser även skulle ha ett antal skyddsanordningar för barn under tre år installerade, inte är möjlig att införa eftersom tekniska krav på bussar regleras i det typgodkännanderegulverk som utfärdas av FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece). Enligt rapporten innebär detta i praktiken att reglerna för bältesanvändning måste vara harmoniserade i hela EU. I rapporten föreslås att Sverige fortsätter att bevaka arbetet internationellt inom detta område.

När det gäller frågan om begagnade bilbarnstolar noterar utskottet att NTF upplyser 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 efterhand sämre krockegenskaper. NTF informerar vidare om att en bilbarnstol kan sägas ha en ungefärlig livslängd på 10 år.

Reflexer och reflexvästar

Utskottet vill påminna om att det under några år i början av 1990-talet fanns 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 vägrenar 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. Utskottet kan konstatera att ett krav på reflexvästar inte kan 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 krav på varningstrianglar men inte krav 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.

Utskottet vill vidare uppmärksamma att under vinterhalvåret ökar påkörningsolyckorna för gående och cyklister, och många av dessa inträffar enligt Transportstyrelsen i mörker. Enligt Transportstyrelsen inträffar 40 procent av påkörningsolyckor 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, jämfört med resten av året, 27 procent. Utskottet noterar att Transportstyrelsen uppmanar fotgängare att bära reflexväst, reflex eller en tänd lampa när det är mörkt. Reflexen syns bäst i rörelse, antingen genom att ha den 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.

Utskottet vill i sammanhanget uppmärksamma rapporten Gemensam inriktning för säker gångtrafik 1.0 (Trafikverket 2017:102) där det 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, 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 gå är en fysisk aktivitet som ger ett viktigt bidrag till ökad folkhälsa. Gångtrafiken måste vara säker för att den ska kunna betraktas som långsiktigt hållbar.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet konstaterar att fordonsförare fortfarande behöver påminnas om varför bälte är viktigt för säkerheten. Utskottet menar att de mätningar och informationssatsningar som bedrivs när det gäller bältesanvändning är fortsatt viktiga 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.

När det gäller frågan om reflexer och reflexvästar vill utskottet 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 2020/21:116 (SD) yrkandena 1 och 2, 2020/21:867 (S), 2020/21:1673 (S), 2020/21:2218 (SD) yrkande 61 och 2020/21:2339 (M).

Däckfrågor

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om vissa däckfrågor. Utskottet understryker det centrala i att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet konstaterar 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.

Jämför reservation 32 (SD) och 33 (L).

Bakgrund

Reglerna om dubb- och vinterdäck finns i 4 kap. 18a § trafikförordningen och Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning av däck m.m. avsedda för bilar och släpvagnar som dras av bilar (TSFS 2009:19). 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. 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).

Motionerna

I motion 2020/21:108 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 trots att de sommartid ger sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver. Vidare föreslår motionären att en åldersbegränsning på däck ska utredas (yrkande 2). Motionären påminner om att det i dag inte finns några regleringar av hur gammalt ett däck får vara.

I motion 2020/21:122 påminner Eric Palmqvist (SD) om att däck är en färskvara (yrkande 1). Motionären uppmärksammar att däckens beskaffenhet har en avgörande inverkan på bl.a. fordonets bromsförmåga och föreslår att det bör utredas om en åldersbegränsning av däck ska införas samt vilken åldersgräns som ska råda. Motionären tar även upp frågan om kontroll av efterlevnad och påföljd (yrkande 2). Motionären konstaterar att det är möjligt att kontrollera att däcken inte är för gamla. En rimlig påföljd vid färd med för gamla däck skulle enligt motionären kunna vara böter.

I motion 2020/21:186 föreslår Julia Kronlid (SD) en utredning om möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april. Motionären betonar att perioden från den 15 till den 30 april är mycket ostadig och opålitlig när det gäller väglag.

I motion 2020/21:1141 lämnar Edward Riedl (M) förslag på ändrad lagstiftning som tillåter vinterdäck under en längre säsong än i dag. Motionären betonar att väderförhållanden under vår- och hösttider kan skilja sig mycket i olika delar av landet, varför möjligheten att anpassa lagen efter de faktiska förhållandena bör ses över.

I motion 2020/21:1375 framför Lotta Olsson (M) att det bör tas fram klara kriterier för vad som är ett vinterdäck. Motionären menar att det är oklart vad som menas med ett vinterdäck.

I kommittémotion 2020/21:2218 yrkande 99 begär Thomas Morell m.fl. (SD) en översyn av regelverket för sommar- och vinterdäck. Motionärerna pekar på att det kan vara vinterväglag långt in i april och att däckhandlare inte hinner med att byta däcken under föreskriven tid, varför en något mer flexibel övergång bör komma till stånd. Motionärerna menar att dubbade vinterdäck förslagsvis kan tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden den 1–15 april.

I motion 2020/21:2870 framför Lars Beckman (M) att det bör övervägas att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte. Motionären konstaterar att det finns olika klimatzoner i Sverige och det är även ett problem att dagens regler leder till ett mycket stort tryck på Sveriges däckverkstäder när många bilister ska byta däck på ett par veckor. Ett lämpligt datum för huvuddelen av Sverige vore den 30 april, men för fordon i norra Sverige skulle det kunna vara ännu senare.

I kommittémotion 2020/21:3235 yrkande 28 föreslår Helena Gellerman m.fl. (L) en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck med syftet att åstadkomma en regional differentiering. Motionärerna konstaterar att dagens regelverk ger landets bilister två veckor att byta däck och att behovet att byta däck varierar med klimatet över landet. Enligt motionärerna skulle en regional differentiering med ett väl tilltaget tidsspann för däckbyte ge hög trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan och samtidigt värna människors arbetsmiljö.

Utskottets ställningstagande

Användning av vinterdäck

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det finns flera tekniska krav för däck på personbil. Däck ska bl.a. vara E-märkta och S-märkta och följa bestämmelser om belastningsförmåga och hastighetskapacitet.

Vinterdäck är sådana däck som är särskilt framtagna för vinterkörning. Vinterdäck har en mjukare gummiblandning och ett annat mönster som ger bättre grepp vid snö och is på vägen. Utskottet noterar att det finns olika typer av vinterdäck: dubbade vinterdäck, dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden och dubbfria vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden. Enligt VTI menar däckbranschen att dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden generellt sett har jämförbara vinteregenskaper med dubbade vinterdäck vid vinterväglag, utom på slät och våt is, där de dubbade uppges vara bättre. De dubbfria däcken för mellaneuropeiska förhållanden uppges genomgående vara sämre vid snö- och isväglag. På barmark uppges de dubbfria vinterdäcken för mellaneuropeiska förhållanden vara bäst, medan dubbade vinterdäck och de dubbfria vinterdäcken för nordiska förhållanden enligt däckbranschen är något sämre.

Utskottet vill påminna om att flera olika typer av åtgärder har vidtagits genom åren för att möta vinterväglagsproblematiken. Bland dem kan nämnas förbättringar i vinterväghållningen, riskutbildning som en del av förarutbildningen och olika krav på fordonen, inte minst krav på vinterdäck. Vidare har Transportstyrelsen 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 med en totalvikt av högst 3 500 kg fram t.o.m. den 30 november 2024. På släpvagnar med en totalvikt av högst 3 500 kg anses däck med ovanstående märkning som vinterdäck om de är särskilt framtagna för vinterkörning fram t.o.m. den 30 november 2029.

VTI sammanställer forskning om vilka typer av vinterdäck som är bäst att använda till personbilar. VTI:s friktionsforskning visar att dubbade vinterdäck som grupp är klart bättre än dubbfria vinterdäck, oavsett underlag. VTI har gjort jämförande tester av vinterdäck i en provmaskin på tre olika isunderlag: våt is, torr slät is samt torr skrovlig is. Friktionsskillnaderna är störst på våt is

och minst på skrovlig is. VTI betonar att grunden för en säker resa på vintern är bra vinterdäck men det är också mycket viktigt att anpassa hastighet och körsätt till väglaget. Olyckseffekt relaterat till vinterdäcksval är inte enkelt att uppskatta och resultaten från olika studier är inte alltid samstämmiga. VTI uppger vidare att dubbfria vinterdäck är bäst för miljön. Dubbdäck orsakar mer buller och vägslitage som bidrar till sämre hälsa hos människor. Slitagepartiklar från dubbdäck bidrar till att förorena mark i direkt anslutning till vägar och vatten dit dagvattnet från vägar rinner. Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att det i syfte att minska halterna av större partiklar, s.k. PM10, har vidtagits ett antal åtgärder runt om i landet, t.ex. lokala dubbdäcksförbud på vissa gator, vilket glädjande nog har haft effekt (prop. 2019/20:1 utg.omr. 22).

Utskottet kan konstatera att 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, men det finns inget ålderskrav för däck. Vid de undersökningar som har gjorts har man inte kunnat se någon tydlig försämring av gamla vinterdäcks friktionsegenskaper. Transportstyrelsen uppger om att däck bör förvaras svalt, torrt och mörkt. The Scandinavian Tire & 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.

Utskottet noterar vidare att Däckbranschens informationsråd uppger om att vinterdäck har mönster och en gummiblandning som är anpassade för att fungera när det är kallt och vinterväglag och är inte anpassade för varma sommarvägar. På sommaren ger dubbfria vinterdäck enligt informationsrådet sämre grepp, längre bromssträcka och försämrad stabilitet vid en undanmanöver.

Datumregler

Utskottet vill påminna om att fordon ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Polisen avgör om det råder vinterväglag på platsen. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–15 april. Om det är eller befaras bli vinterväglag får man använda dubbdäck även annan tid.

Utskottet noterar att de förändrade vinterdäcksbestämmelserna enligt VTI inte har lett till någon förändring i norra Sverige eftersom i stort sett alla redan använde vinterdäck och nästan alla av dem 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. 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 hade minskat med cirka 50 till 60 per vinter som en följd av lagen.

Utskottet vill slutligen peka på att infrastrukturministern i mars 2019 i ett svar på en skriftlig fråga (2019/19:334) framförde 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. Utskottet delar ministerns bedömning att nuvarande regler därför innehåller en flexibilitet som tar hänsyn till olika väderförhållanden. Utskottet konstaterar att ministern betonade att han inte är främmande för att se över dagens datumregler om det visar sig att det finns ett sådant behov. Utskottet välkomnar att ministern fortsätter att följa frågan noga även framöver och att det fortsatta arbetet med nollvisionen är högt prioriterat av regeringen.

Sammanfattande ställningstagande

Utskottet understryker sammanfattningsvis det centrala i att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet är för närvarande inte berett att vidta några åtgärder när det gäller frågan om huruvida ålderskrav på däck behöver regleras.

När det gäller frågan om under vilken period som vinterdäck ska användas vill utskottet 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.

Mot den bakgrunden avstyrker utskottet motionerna 2020/21:108 (SD) yrkandena 1 och 2, 2020/21:122 (SD) yrkandena 1 och 2, 2020/21:186 (SD), 2020/21:1141 (M), 2020/21:1375 (M), 2020/21:2218 (SD) yrkande 99, 2020/21:2870 (M) och 2020/21:3235 (L) yrkande 28.

Tidsomställning

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsyrkanden om tidsomställning. Utskottet konstaterar att regeringen ännu inte har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas och i så fall vilken tid som ska vara normalt i Sverige. Utskottet betonar att det är viktigt att eventuella ändringar av normaltiden görs samfällt inom hela EU.

Bakgrund

EU-lagstiftningen om s.k. sommartid infördes 1980, i syfte att förena befintliga nationella rutiner och planer för sommartid för att säkerställa ett

harmoniserat tillvägagångssätt för tidsomställningen inom den inre marknaden. EU:s sommartid har sedan 2001 reglerats genom direktiv 2000/84/EG, där det fastställs att alla medlemsstater är skyldiga att byta till sommartid den sista söndagen i mars och att byta tillbaka till sin normaltid den sista söndagen i oktober. Sverige har haft säsongsbaserad tidsomställning sedan 1980. Det innebär att normaltiden ökas med en timme under sommarhalvåret.

Motionerna

I motion 2020/21:1981 pekar Lotta Finstorp (M) på att man bör se över möjligheten att införa den s.k. vintertiden som standardtid i Sverige. Motionären hänvisar till att det finns forskning som tyder på att omställningen till sommartid och den timme man förlorar på detta kan ha negativa konsekvenser för människor, varför Sverige borde ta ett initiativ till att avskaffa tidsomställningen så att vintertiden i stället blir permanent standardtid.

I motion 2020/21:3531 föreslår Hans Rothenberg (M) att Sverige och EU ska återgå till normaltid utan årliga tidsomställningar. Motionären menar att tidsomställningen bl.a. ger negativa medicinska effekter.

I motion 2020/21:3619 framför Cecilia Widegren (M) att vintertid bör avskaffas och att ständig sommartid i stället bör införas i Sverige. Motionären pekar bl.a. på att det finns forskning som visar på att tidsomställningar är negativt för hälsan och att det är bättre för hälsan att ha mer ljus på kvällen.

Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det i ett antal medborgarinitiativ, bl.a. i Finland, har uppmärksammats att medborgare anser att omställningen mellan sommar- och vintertid är 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 (förslag till Europaparlamentets och rådets direktiv om avskaffande av säsongsbaserade tidsomställningar och upphävande av direktiv 2000/84/EG(COM(2018) 639)). Förslaget innebär att medlemsstaterna inte längre skulle få tillämpa säsongsbaserade ändringar av sin normaltid, men medlemsstaterna skulle även i fortsättningen ha frihet att ändra sin normaltid. Eftersom oförutsedda ändringar av normaltiden i enstaka medlemsstater skulle kunna påverka den inre marknads funktion skulle dock medlemsstaterna minst sex månader i förväg informera kommissionen om sin avsikt att ändra sin normaltid, så att störningar kan undvikas. Även om frågan om vilken normaltid ett EU-land har är en nationell kompetens diskuterar kommissionen ändå denna fråga, bl.a. i förslagets konsekvensbeskrivning. Om tidsomställningen avskaffas är det upp

till varje enskilt medlemsland att besluta om vilken normaltidslandet ska ha. Utskottet konstaterar att detta betyder att det är ett nationellt beslut huruvida Sverige vid ett avskaffande ska ha sommartid eller vintertid som normaltidsland.

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 (2018:24) 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 sommartid. Det pekas vidare på att det är viktigt i internationell trafik att beakta hur tidtabellerna påverkas av olika länders beslut om normal- och sommartid. Det faktum att tidsomställningen har harmoniserats inom EU har minskat de problem som kan uppstå som en följd av olika tidspolicyer 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 (TSV 2019-851). I rapporten redovisas antalet påkörda fotgängare under fem år utifrån månad och tid på dygnet. Myndigheten konstaterar att det för närvarande inte pågår någon påtaglig diskussion i Sverige om sommar- eller vintertid, men i händelse av en sådan kan rapporten utgöra ett bidrag. Enligt myndigheten skulle sommartid året om kunna innebära uppskattningsvis 3–6 färre dödade fotgängare per år.

Utskottet påminner om att 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 den 3 december 2018 men sköts fram eftersom flera medlemsstater lyfte fram behovet av längre beredningstid. 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 lapptäckande 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 givet tre olika scenarier.

Enligt uppgift från Regeringskansliet är det ännu okänt när ett eventuellt beslut kan komma att fattas i rådet. Regeringen har ännu inte tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som skulle vara normalt (sommars- eller vintertid). Det framgår av Regeringskansliets faktapromemoria 2018/19:FPM2 att kommissionens förslag på området ska analyseras noga. 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 ett införlivande av 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.

Utskottet noterar att infrastrukturministern i november 2020 som svar på fråga 2020/21:427 framförde att för att en process kring borttagande av tidsomställningen ska kunna inledas krävs först och främst att EU:s medlemsländer accepterar ett borttagande av tidsomställningen. Varken dåvarande ordförandeland eller den nya EU-kommissionen har enligt ministern initierat en sådan process. Om frågan skulle komma att aktualiseras är det enligt ministern viktigt att det finns en bred förankring och uppslutning i riksdagen innan Sverige tar ställning till att avskaffa tidsomställningar och, om så blir aktuellt, vilken normalt tid som ska gälla framöver. Utskottet välkomnar detta. För att inte Europa ska bli ett lapptäcke av olika tidszoner är det nödvändigt med en ordentlig samordning mellan länderna, vilket i så fall kommer att ta tid. Ministern konstaterade avslutningsvis att en pandemi pågår som kräver att rådet och medlemsstaterna främst fokuserar på de frågor som för stunden anses vara mer prioriterade, vilket utskottet har stor förståelse för.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att regeringen ännu inte har tagit ställning till om tidsomställningen ska avskaffas, och i så fall vilken tid som ska vara normalt. Utskottet vill 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 2020/21:1981 (M), 2020/21:3531 (M) och 2020/21:3619 (M).

Reservationer

1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74 och avslår motionerna

2020/21:1467 av Mathias Tegnér (S),

2020/21:2398 av Jörgen Hellman (S),

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det för förare som kör buss inom kollektivtrafiken kan vara svårt att upptäcka alla potentiella faror i tid. Vi vill lyfta fram att samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst när det gäller oskyddade trafikanter som cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, skulle man kunna undvika många av dessa olyckor.

Vi menar att det behöver utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska ställas krav som innebär att fordon i kollektivtrafiken ska utrustas med s.k. mobileye-teknik eller liknande, dvs. teknik som varnar för andra trafikanter med syfte att minimera antalet olyckor.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (L)

av Helena Gellerman (L).

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
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 20 och
avslår motionerna
2020/21:1467 av Mathias Tegnér (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 74,
2020/21:2398 av Jörgen Hellman (S) och
2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 10.

Ställningstagande

Sveriges nollvision mot dödsolyckor i trafiken har blivit en förebild för många andra länder. Jag kan konstatera att Sveriges arbete för att förverkliga visionen har resulterat i ett minskat antal omkomna i trafiken över tid. Jag välkomnar att ambitionsnivån i det svenska trafiksäkerhetsarbete har höjts ytterligare som en följd av det regeringsuppdrag som Trafikanalys redovisade 2017, vilket ledde till ett nytt etappmål för att påskynda arbetet med nollvisionen. Det nya etappmålet innebär att antalet omkomna till följd av trafikolyckor 2030 ska halveras jämfört med medelantalet omkomna i trafiken under perioden 2017–2019. Jag ser särskilt positivt på att målet är tidssatt och omfattar alla trafikslag.

Jag menar att statens insatser för trafiksäkerheten ska sättas in där de gör bäst nytta. För att nollvisionen ska kunna uppnås är det viktigt att arbetet är väl förankrat på regional nivå, och jag konstaterar att regionernas trafiksäkerhetsarbete härvid är av särskilt stor betydelse. Jag har vid olika tillfällen tidigare påpekat att det är nödvändigt att inkludera ett regionalt perspektiv för att de trafiksäkerhetspolitiska målen ska kunna nås, exempelvis genom att länsplanerna är avgörande när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas.

Jag ser positivt på att Trafikverket är en aktiv part i samverkan med kommuner och regionalt utvecklingsansvariga i tidiga planeringsskedet för att främja en säker vägtrafik och framtagandet av trafikstrategier. Det är också positivt att Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) ger stöd till kommunerna och regionerna när det gäller trafiksäkerhetsfrågor. Jag menar att det dock inte är tillräckligt. För att ytterligare stärka det regionala perspektivet menar jag att regeringen behöver utreda ett system med regionala trafiksäkerhetsavtal där Trafikverket i samverkan med regionerna identifierar, finansierar och åtgärdar prioriterade trafiksäkerhetsrisker.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

3. Trafikregler och övergripande åtgärder, 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 motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 54, 62 och 67 samt avslår motionerna

2020/21:2115 av Sultan Kayhan (S),

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 7,

2020/21:2567 av John Weinerhall (M),

2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 2,

2020/21:3577 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkandena 1, 2 och 4 samt

2020/21:3664 av Aron Emilsson (SD) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att skolbussar ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr kan vi konstatera att det inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussar. Det kan handla om att barn kan springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, men det kan också t.ex. handla om att bilar kan ha 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. Vi menar att busshållplatsens utformning, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka, är en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade. Det är även viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken. Mot den bakgrunden menar vi att möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats ska utredas.

Vi vill också lyfta fram den s.k. zebralagen och dess effekter på trafiksäkerheten. Vid obebakade övergångsställen finns det inga ljussignaler utan där ska bilister lämna företräde för fotgängare enligt regelverket som också kallas för zebralagen. Vi kan dock konstatera att det sker alltför många olyckor med allvarliga skador eller, i värsta fall, dödsfall vid dessa obebakade övergångsställen. Det är alltför vanligt att gående räknar med att bilar ska stanna och att bristen på ögonkontakt mellan fotgängare och förare snabbt kan resultera i en olycka. Vi menar att regelverket därför behöver utvärderas, och eventuellt behöver även nödvändiga förändringar införas för att minska olyckstalen.

Slutligen vill vi ta upp frågan om bilars belysning. Regelverket föreskriver att fordon ska använda halvljus vid mörker eller dåliga väderförhållanden. I

detta krav gäller även att bakljus på fordon ska vara tända. Under goda siktförhållanden kan däremot en ”annan” lykta användas, det som i vardagstall kallas varsellykta. Sedan Sverige gick med i EU ska också de s.k. helbils-godkända fordonen i trafikmiljön godkännas. Det innebär att många bilar körs med enbart s.k. daylight running lights (DRL) under dagsljus, dvs. att de bakre ljusen inte är tända. Det får till följd att många fordon inte har de bakre ljusen tända i skymning eller dåligt väder. Vi menar att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten. Dessutom skapas situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon eftersom det krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller inte.

Vi vill påminna om att Sverige är ett avlångt land där vädersituationen skiljer stort mellan den norra och den södra delen. Att landet dessutom har ett väderläge som i allt väsentligt skiljer sig från stora delar av Europa är ett faktum. Vi menar att just dessa skillnader är skäl nog att ha ett tydligare krav på synlighet än vad som är normalt i större delen av övriga Europa. Vi anser att Sverige därför, som nationell bestämmelse, bör återinföra de gamla belysningskraven på fordon registrerade i Sverige. Våra årstider med skiftande väderförhållanden ställer helt andra krav på synlighet i vägtrafiken, och därför är det också rimligt att fordonens belysning är anpassad för detta.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

4. Vissa frågor om vägars utformning, 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 motionerna
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 42 och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,
bifaller delvis motionerna
2020/21:1920 av Lotta Finstorp (M),
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 1 och
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9 och
avslår motionerna
2020/21:430 av Gudrun Brunegård (KD),
2020/21:564 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD),
2020/21:904 av Per Åsling (C) yrkande 3,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 39,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22 och
2020/21:3692 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis lyfta fram vikten av säkra vägräcken för alla. Vägräckenas huvudsakliga uppgift är att hindra avåkning och att fordon inte kör över till mötande trafik. Vi kan konstatera att det finns vägräcken i flera olika utföranden men att det på senare tid dock har byggts flest vajerräcken. Dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör de oskyddade stolparna och själva vajern rena dödsfallor för motorcyklister. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga från trafiksäkerhetssynpunkt men det är viktigt att trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken – även de som färdas på motorcyklar. Vi anser därför att det är av yttersta vikt att hänsyn tas även till motorcyklister vid planering av nya vägräcken.

Vidare vill vi lyfta fram betydelsen av säkra avstånd i trafiken. Det kan konstateras att det kan vara svårt att avgöra vad som är ett lämpligt avstånd till framförvarande fordon. Tresekundersregeln är ett bra mått, men den är inte alltid lätt att tillämpa. Vi menar att skyltar och fysiska markeringar på vägbanan skulle göra det enklare för vägtrafikanter att hålla avstånden till framförvarande fordon.

Slutligen vill vi betona att mer resurser behöver läggas på att öka antalet planskilda korsningar och antalet bevakade plankorsningar. Det är viktigt att arbetet med att minimera antalet obevakade järnvägsövergångar intensifieras för att minska antalet olyckor. Vi vill här särskilt framhålla vikten av att beakta hänsyn till rimlig färdväg för boende när man bygger bort obevakade plankorsningar.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

5. Vissa frågor om vägars utformning, 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
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 39,
bifaller delvis motionerna
2020/21:430 av Gudrun Brunegård (KD),
2020/21:564 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD),
2020/21:904 av Per Åsling (C) yrkande 3 och
2020/21:3692 av Jan R Andersson (M) samt
avslår motionerna

2020/21:1920 av Lotta Finstorp (M),
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 42,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 1,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9 och
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att antalet viltolyckor har ökat varje år under de senaste 10–15 åren. Tillbud med klövvilt – inte minst rådjur och vildsvin – har ökat dramatiskt. Utvecklingen är oroande och oacceptabel. Antalet viltolyckor har ökat med 50 procent på tio år och med 100 procent sedan 2003. Olyckorna orsakar ett stort lidande för både människor och djur och leder dessutom till samhällskostnader som enligt Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) uppgår till 3–4 miljarder kronor årligen.

Denna negativa utveckling ställer högre krav på en trafiksäker planering av vägnätet och den övriga infrastrukturen så att viltet hålls borta från vägarna. Jag menar att detta problem ytterst bör adresseras inom ramen för en översyn av viltförvaltningen, men Trafikverket måste på kort sikt i sin infrastrukturplanering ta större hänsyn till den allmänfara som viltet utgör på vägar och järnvägar. Trafikverket har inte prioriterat dessa olyckor eftersom de sällan har dödlig utgång. Arbetet med nollvisionen, som fokuserar på att minska olyckor med dödlig utgång, har gjort att viltolyckorna inte har fått tillräcklig uppmärksamhet. Jag anser att dessa frågor nu måste upp på dagordningen och att det behövs ett arbete på flera fronter för att pressa tillbaka olyckstalen. De ökande viltolyckorna måste minska genom en mer framsynt trafikplanering från Trafikverket avseende viltsäkra övergångar och andra åtgärder.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

6. Vissa frågor om vägars utformning, 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 motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 69 och

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9,

bifaller delvis motion

2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 1 och

avslår motionerna

2020/21:430 av Gudrun Brunegård (KD),

2020/21:564 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD),

2020/21:904 av Per Åsling (C) yrkande 3,

2020/21:1920 av Lotta Finstorp (M),

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 42,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 70,

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 39,

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22 och

2020/21:3692 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att olyckor som leder till dödsfall eller allvarliga skador tyvärr är ofta förekommande bland motorcyklister. En av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar större skador för motorcyklister vid olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa räcken, vilket förvärrar olyckan med större och allvarligare personskador som följd. Mellan 2005 och 2017 omkom i genomsnitt 40 motorcyklister årligen i trafiken. Ungefär var tionde motorcyklist som dödas i trafiken omkommer till följd av en kollision med vajerräcke. På alltför många vägar är fortfarande vajerräcken standard, trots att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska väg- och broräcksföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket har gett den typen av räcken underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och i stället förordar släta räcken med underglidningsskydd.

Jag vill betona vikten av att öka säkerheten för motorcyklister. Om vi ska uppnå nollvisionen krävs det en översyn av räcken på svenska vägar. Jag menar att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut dessa vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

7. Vissa frågor om vägars utformning, punkt 3 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 22 och

avslår motionerna
2020/21:430 av Gudrun Brunegård (KD),
2020/21:564 av Anne Oskarsson och Mattias Bäckström Johansson (båda SD),
2020/21:904 av Per Åsling (C) yrkande 3,
2020/21:1920 av Lotta Finstorp (M),
2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD) yrkande 42,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 69 och 70,
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 1,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 9,
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 39 och
2020/21:3692 av Jan R Andersson (M).

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att vägmarkeringar och vägskyltar är av grundläggande betydelse för ett säkert trafiksystem genom att trafikanten får information om vilka trafikregler som gäller och fordonens system kan använda vägmarkeringar och hastighetsskyltar. Det är därför viktigt att olika vägghållare har ett gediget underlag att stödja sig på i underhållet av vägmarkeringar och vägskyltar. Det arbete som Trafikverket påbörjade under 2019 med att se över kriterier för att säkerställa att vägmarkeringar är synliga för fordon som är utrustade med system som stöder föraren att hålla sig i sitt körfält är här av största betydelse. Jag kan vidare konstatera att riksdagen förra året riktade ett tillkännagivande till regeringen baserat på Liberalernas motion om att ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en underhållsstrategi för vägmarkeringar, i syfte att driva på regeringens arbete med att utveckla självkörande fordon och för att öka trafiksäkerheten.

Mot den bakgrunden menar jag att underhållet av vägmarkeringar som syftar till att stärka trafiksäkerheten måste prioriteras.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

8. Anpassade hastighetsgränser, 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 Åsa Coenraads (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
2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD) yrkande 3,

2020/21:1039 av Mats Nordberg (SD) yrkande 1,
2020/21:1139 av Edward Riedl (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 23, 24 och 65,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 12 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 20,
bifaller delvis motionerna
2020/21:1587 av Patrik Engström (S),
2020/21:1878 av Viktor Wärnick (M) och
2020/21:2306 av Kjell Jansson (M) samt
avslår motion
2020/21:2869 av Lars Beckman (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att transporter är ett mycket grundläggande och ofta förbisett samhällsbehov, och i detta sammanhang är betydelsen av rätt hastighet på våra vägar särskilt stor. Vi menar att vi med rätt hastighetsbegränsningar på våra vägar också får en bättre trafiksäkerhet. I Sverige har spårvagns- och tunnelbaneperspektivet varit dominerande under lång tid, medan bilen för det mesta har setts som ett problem. Vi vill betona att effektiva transporter, inklusive med bil, är av grundläggande vikt för att Sverige utanför storstäderna ska utvecklas. Bilen är och kommer under överskådlig tid att vara en förutsättning för att bo och verka på landsbygden.

Effektiva persontransporter är eftersträvarvärt och att få kortad restid är för många önskvärt. Sett ur en demokratiaspekt är det rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. Vi menar att Trafikverket måste avbryta den sänkning av hastighetsgränser som pågår och i stället se till att vägarna är säkra. Vi kan konstatera att för hög hastighet ofta är orsaken till dödsfall och svåra skador, och sänkningar av hastighetsgränser motiveras ofta som en trafiksäkerhetskänslig åtgärd. För att komma närmare nollvisionen minskar Trafikverket i dag bredden på vägarna och sänker hastigheten på flera vägsträckor. Att sänka hastighetsgränserna för att minska skadeutfallet borde i teorin vara både enkelt och billigt, men i verkligheten kan detta i stället vara kontraproduktivt eftersom bilisterna kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Att tvinga bilister att köra långsammare än vad vägförhållandena medger är därmed kontraproduktivt för trafiksäkerheten. Vid en för 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 t.ex. rattsurfa eller göra annat som ökar olycksrisken. Vi menar att hastighetsbegränsningarna behöver ses över, för att i vissa fall kanske sänkas och i andra fall höjas. Vi vill här starkt betona att bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad för att uppnå en ökad acceptans för gällande hastighetsgränser. Samtliga vägsträckor behöver ses över och hastighetsanpassningar behöver göras utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning.

Det finns anledning att pröva möjligheten för höjda hastighetsbegränsningar på flera vägsträckor och särskilt i glesbefolkade delar av Sverige. Sänkta hastighetsbegränsningar ökar pendlingstiden och minskar den radie utanför centralorterna inom vilken unga familjer är beredda att bosätta sig. Detta är särskilt påtagligt i landets mest glesbefolkade regioner som präglas av långa avstånd. Trafikverket sänker hastigheten på många landsvägar från 90 till 80 km/tim, men farten är en trafiksäkerhetsfaktor som inte kan ses oberoende av andra faktorer som väderförhållanden och vägbanans kvalitet. Tyvärr är det finmaskiga vägnätet eftersatt på många håll i Sverige, vilket leder till olyckor. Att en vägsträcka är olycksdrabbad kan ha flera orsaker, exempelvis kan vägbanans lutning orsaka olyckor. Vi vill betona att det i många fall är mer motiverat att förbättra vägarnas kvalitet än att använda hastighetssänkning som standardlösning. Vi menar att det är rimligare att åtgärda eftersatt vägunderhåll och att utföra andra säkerhetskänsliga åtgärder. Vi vill betona att säkrare vägar ska eftersträvas snarare än sänkta hastighetsgränser.

När det gäller motorvägar kan vi konstatera att hastighetsgränsen 110 km/tim länge har varit rådande. Sedan tolv år tillbaka testas en tillåten hastighet på 120 km/tim på flera motorvägssträckor. I flera europeiska länder råder i stället hastighetsgränsen 130 km/tim, något som vi menar även bör kunna införas på motorvägar i Sverige. Vi menar att en ökad differentiering av hastigheten bör tillåtas på svenska motorvägar. Vi kan i sammanhanget konstatera att standarden på svenska motorvägar varierar. En utredning med syftet att bl.a. höja nivån från dagens högsta tillåtna hastighet 120 km/tim bör därför tillsättas. På de sträckor som anses lämpade och säkra skulle en hastighetsgräns på 130 km/tim kunna införas. Effekterna av en sådan höjd hastighetsbegränsning bör utvärderas och om de skadliga effekterna skulle visa sig vara obefintliga och man vinner positiva trafiksäkerhetseffekter bör standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för 130 km/tim.

Vi vill i sammanhanget även ta upp frågan om en förändring av stegen för hastighetsgränser. Vi framhåller att hastighetsgränser bör ha en folklig förankring för att vi ska uppnå en säker trafikmiljö. År 2008 införde Sverige nya hastighetsgränser, nämligen 40, 60, 80, 100 och 120 km/tim. De hastighetsgränser som tidigare rådde var 30, 50, 70, 90 och 110 km/tim. Under den äldre indelningen var det enkelt att se vilken hastighet vägen hade genom att titta på vägmarkeringarna. Detta är inte möjligt med dagens hastighetsgränser. Därför bör frågan om en återgång till de gamla hastighetsgränserna väckas.

För att öka säkerheten på våra vägar bör det även ges ökade möjligheter till variabel hastighetsskyltning i särskilt utsatta vägmiljöer. I de fall där det finns ett motiv och där tekniken kan användas i den aktuella trafikmiljön bör variabla hastighetsgränser införas. Med variabel hastighetsgräns anpassas högsta tillåtna hastighetsgräns efter rådande trafiksituation och det ökar också bilisternas acceptans för rådande hastighetsgräns.

Avslutningsvis menar vi att den sänkning av hastighetsgränser som pågår på stora delar av landets landsvägar bör avbrytas, och de tidigare hastighetsgränserna bör i de allra flesta fall återställas. Genom att differentiera hastighetsbegränsningarna – lägre på farliga vägar och högre på de säkraste motorvägarna – främjas acceptansen och efterföljden av reglerna. Med för lågt satta hastighetsbegränsningar riskerar förare att välja andra vägar som kan vara sämre trafiksäkerhetsmässigt. För att främja valet av de säkraste vägarna bör därför möjligheten att höja hastighetsbegränsningen på flera vägsträckor prövas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

9. Vissa andra hastighetsfrågor, punkt 5 (V)

av Jens Holm (V).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 21 och avslår motionerna

2020/21:205 av Michael Rubbestad (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,

2020/21:1039 av Mats Nordberg (SD) yrkande 2,

2020/21:1214 av Edward Riedl (M),

2020/21:2734 av Annika Hirvonen Falk m.fl. (MP) yrkande 5 och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 21.

Ställningstagande

Jag menar att det behövs en sänkt bashastighet i tätorterna. Jag vill påminna om att Trafikanalys på regeringens uppdrag har utrett förutsättningarna för och effekterna på de nationella transportpolitiska målen av en sänkt bashastighet inom tätbebyggt område. I nuvarande reglering 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 km/tim inom tätbebyggt område. Det är en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet.

Trafikanalys har identifierat ett intervall på 3–17 färre omkomna per år som en beräknad effekt av en sänkt bashastighet till 40 km/tim. Förutom att trafiksäkerheten förbättras ger sänkta hastigheter också lägre utsläpp av partiklar och kväveoxider samt minskad bullerpåverkan. Sänkt bashastighet

kan tillsammans med andra åtgärder inom samhällsplanering resultera i att andelen resande med gång och cykel ökar på bekostnad av motortrafik. I sådana fall beräknas de positiva effekterna på miljöområdet bli större.

Jag delar uppfattningen att sänkt bashastighet bör införas i tätorterna och att det skulle innebära många positiva effekter för trafiksäkerhet, miljö och hälsa. Jag anser därför att en ny bashastighet på maximalt 40 km/tim inom tätbebyggt område bör införas.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

10. Vissa andra hastighetsfrågor, punkt 5 (L)

av Helena Gellerman (L).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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 motion

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 21 och
avslår motionerna

2020/21:205 av Michael Rubbestad (SD),

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C) yrkande 10.2,

2020/21:1039 av Mats Nordberg (SD) yrkande 2,

2020/21:1214 av Edward Riedl (M),

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V) yrkande 21 och

2020/21:2734 av Annika Hirvonen Falk m.fl. (MP) yrkande 5.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis betona att olycksrisken ökar i takt med en högre hastighet på fordonet. Även vad gäller växthusgasutsläpp och buller finns samma koppling. Utöver personligt lidande försämras miljön och samhällets kostnader ökar. Jag menar att det är viktigt att statens myndigheter går före som goda exempel och i sin upphandling av transporttjänster ställer krav på hållbara hastigheter, dvs. att leverantörens fordon håller hastigheten.

Jag anser att regelverket för offentlig upphandling av transporttjänster ger 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 Trafikverkets arbete för att samla alla aktörer och transportköpare och bidra till en attitydförändring är det 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.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

11. Automatiska trafiksäkerhetskontroller, punkt 6 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i reservationen och tillkänner detta för regeringen.

Därmed bifaller riksdagen motion
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 66 och
avslår motionerna
2020/21:172 av Nina Lundström (L) yrkande 3,
2020/21:1498 av Nina Lundström (L) yrkande 3,
2020/21:1533 av Tina Acketoft (L) och
2020/21:2036 av Joakim Sandell och Niklas Karlsson (båda S).

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) är ett effektivt sätt att sänka hastigheten på våra vägar. Trafiksäkerhetskamerorna – de s.k. plåtpoliserna – har en dämpande effekt på medelhastigheten. Även om trafiksäkerhetskamerorna har en viss inverkan på medelhastigheten kan tekniken dock aldrig ersätta den fysiska kontrollen på väg. Förutom hastighetsöverträdelse finns det få allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av ATK. Vi vill starkt betona att närvaron av kontrollpersonal på våra vägar är oersättlig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv körning, olovlig körning, brukande av avställda fordon, brukande av fordon med skatteskulder samt alkohol- och drogfylla.

Vi vill i sammanhanget lyfta fram att ett problem med ATK är att man med dagens system måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan exempelvis dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Vi kan konstatera att detta 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 överträdelse på vägarna. Mot den bakgrunden menar vi att möjligheten till ägaransvar vid de tillfällen som föraren inte kan identifieras behöver utredas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

12. Förebyggande arbete och alkoholkontroller, 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 motionerna
2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 58 och 68 samt
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 6 och
bifaller delvis motion
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis framhålla att ratt- och drogfylleri är ett stort problem som måste bekämpas med kraft. År 2019 omkom 38 personer i alkohol- eller drogrelaterade trafikolyckor enligt Trafikverkets statistik, vilket är 17 procent av alla omkomna i trafiken. Antalet onyktra eller drogpåverkade förare har ökat över tid, även om tillfälliga minskningar har skett enskilda år. Vi vill lyfta fram att 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.

Vi vill understryka att de drog- och alkoholrelaterade kontrollerna behöver öka för att minska antalet påverkade förare. Vi vill också peka på att det finns olika konsekvenser av det nuvarande regelverket, som fungerar kontraproduktivt i kampen mot berusade förare. Ett exempel är den rapporterings-skyldighet 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. Detta innebär att den person som frivilligt söker hjälp för sitt beroende blir straffad av samhället omedelbart och nekas dessutom möjligheten till alkoholås. Som jämförelse erbjuds den som ertappas berusad i trafiken möjligheten att installera alkoholås och får detta som ett villkor på körkortet. Denna möjlighet saknas alltså för den som söker vård frivilligt, vilket vi menar hämmar den som har för avsikt att sköta sig. Vidare kan vi konstatera att ny teknik kan minska risken att en påverkad förare framför ett fordon. Sådan utrustning bör erbjudas både den som ertappas påverkad i trafiken och den som söker hjälp frivilligt. Många arbetsplatser inom yrkestrafiken har i dag alkoholås på sina fordon men det finns ännu ingen

teknik som hindrar drogfylla. Vi menar att regeringen bör se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drog- och rattfylleriet i trafiken, inte minst genom att antalet drog- och alkoholrelaterade kontroller ökas.

Vidare vill vi framhålla att alkobommar är ett komplement till polisens alkoholutbildningsprov. Vi välkomnar uppförande av fler alkobommar vid våra hamnar. Vi vill betona att uppförandet av alkobommar är positivt och förbättrar trafiksäkerheten på vägarna eftersom det tyvärr finns både yrkeschaufförer och vanliga bilister som inte kan motstå frestelsen att dricka alkohol under en färjeres. Vi menar att man genom att placera alkobommar i hamnarna sänder ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Vi vill starkt understryka att arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar måste prioriteras. Det är samtidigt viktigt att utplaceringen av ytterligare alkobommar i minsta mån påverkar exempelvis lossning av fartyg och inte bidrar till köer vid utfarterna – detta för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna. Det senare är en farhåga som olika transportföretag har lyft fram. Vi menar att hamnar som installerar alkobommar bör kunna få ett ekonomiskt stöd för att få ett logistikflöde som inte hindrar lastning och lossning.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

13. Förebyggande arbete och alkoholkontroller, punkt 7 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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 motionerna

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD) yrkande 21,

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 68 och

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 1 och 6 samt bifaller delvis motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 58.

Ställningstagande

Jag vill inledningsvis starkt understryka att det är en tragedi varje gång en människa dör eller skadas svårt i trafiken. Jag kan härvid konstatera att risken att omkomma fortfarande är betydligt högre inom vägtrafiken än inom andra trafikslag. Trenden är att antalet omkomna i den svenska vägtrafiken har sjunkit sett i ett längre tidsperspektiv. Sverige är i dag ett av världens

trafiksäkraste länder, men trots detta anser jag att arbetet med att förverkliga nollvisionen om antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken måste intensifieras.

Jag vill framhålla att en viktig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten är att minska alkoholen i trafiken. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken. Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull, vilket motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. Enligt Brottsförebyggande rådet (Brå) anmäldes 26 600 rattfylleribrott under 2019, vilket var en ökning med 3 procent jämfört med 2018. Det har också skett en ökning av antalet anmälda brott om drograttfylleri (en ökning med 2 procent till totalt ca 14 600). Jag kan konstatera att statistiken visar att utvecklingen för det totala antalet anmälda fall av drograttfylleri har varit kontinuerligt uppgående sedan 2010 (en ökning med 16 procent). Jag vill också föra fram Trafikverkets statistiska kring dödsolyckor under 2019 som visar att 53 personer omkom i alkohol- eller drogrelaterade trafikolyckor. Det motsvarar 24 procent av alla omkomna i trafiken. Av dessa personer omkom 31 i olyckor som enbart var alkoholrelaterade, 15 i olyckor som enbart var drogrelaterade och 7 i olyckor som var både alkohol- och drogrelaterade. Sammantaget omkom 221 personer i vägtrafiken 2019, vilket var en kraftig minskning mot föregående år. Antalet omkomna i alkohol- eller drogrelaterade olyckor minskade också, men andelen omkomna i sådana olyckor förblev konstant. Jag menar att det mot den bakgrunden är mycket viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att Polismyndigheten och Kustbevakningen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelse.

Jag vill också lyfta fram uppförandet av fler strategiskt placerade alkbommar. Jag kan tyvärr konstatera att efter det att regeringen till slut föreslog att alkbommar skulle sättas upp vid vissa hamnar för att motverka att alkoholpåverkade chaufförer kör på våra vägar har implementeringen av detta beslut fördröjts flera gånger. I dagsläget har endast Göteborgs hamn en automatiserad kontroll men denna hamn präglas av relativt lite inkommande trafik. Vid de hamnar som annars har en strid ström av inkommande trafik saknas dock ännu bommar, och de myndigheter som har fått i uppdrag av regeringen att realisera dem har skilda tolkningar kring genomförbarheten. Jag noterar att invändningar från t.ex. Polismyndigheten går ut på att vikbara bommar ska betraktas som våldsanvändning och likställas dem med spikmatta. Helsingborgs hamn har t.o.m. byggt särskilda körfiler för att upprätta manuell kontroll med köer och fördröjningar som konsekvens. Jag anser att regeringen behöver vara tydlig gentemot berörda myndigheter om uppdraget. Jag vill understryka att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter. Trafikverket ska därför, utifrån det givna uppdraget, placera automatiserade alkbommar vid fler strategiska platser än Göteborgs hamn för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

14. Alkolås i fordon, punkt 8 (V, KD)

av Jens Holm (V) och Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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 motionerna

2020/21:2439 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S) och

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 3,

bifaller delvis motion

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9 och avslår motion

2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 1.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det för de flesta är en självklarhet att inte kombinera alkohol eller droger med bilkörning. Ändå kan vi konstatera att det i Sverige görs minst 15 000 resor varje dag med förare som är så påverkade att de skulle dömas för rattfylleri om de upptäcktes. I genomsnitt är var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken.

Vi vill påminna om att 325 personer omkom i vägtrafiken 2018. Resultaten från Trafikverkets djupstudier av dödsolyckor visar att 23 procent av dem omkom i en alkoholrelaterad olycka. I absoluta tal innebär det 53 personer under 2018. Motsvarande siffror för 2019 visar att 221 personer omkom i vägtrafiken, varav 53 personer i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka, vilket utgör 24 procent av alla omkomna i trafiken. En tredjedel av alla som har omkommit i trafiken under de senaste tio åren har varit antingen drog- eller alkoholpåverkade enligt en undersökning från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). Risken att omkomma i trafiken är tolv gånger högre för en förare med 0,2–0,4 promille, jämfört med att köra nykter. Dessutom skadar och dödar alkohol- och drogpåverkade förare andra trafikanter.

Vi kan konstatera att det för den som har fått eller riskerar att få sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri i dag finns möjlighet att fortsätta köra med ett alkolås installerat i bilen. Att införa alkolås som standard för alla nya personbilar skulle sannolikt rädda många liv. Vi menar därför att alkolås eller någon annan teknik som förhindrar rattfylleri bör utredas som obligatorium i alla nya bilar i Sverige.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

15. 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
2020/21:861 av Magnus Manhammar (S),
2020/21:1213 av Edward Riedl (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 55 och 56 samt
2020/21:2288 av Betty Malmberg (M) yrkande 2,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2046 av Björn Petersson m.fl. (S) och
2020/21:2288 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 och
avslår motionerna
2020/21:1212 av Edward Riedl (M),
2020/21:1480 av Serkan Köse (S),
2020/21:1584 av Johan Andersson m.fl. (S) och
2020/21:2843 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M).

Ställningstagande

Vi konstaterar att arbete som utförs på väg eller nära väg är förenat med stora risker eftersom många bilister tyvärr inte respekterar skyltar och hinder i önskvärd omfattning. Polis, räddningstjänst, bärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och ständiga tillbud, men också om faktiska olyckor som ibland har dödlig utgång. Vi har även uppmärksammat att de senaste åren har ett nytt fenomen dykt upp med hot, ibland t.o.m. dödshot, mot vägarbetare. Detta är en häpnadsväckande utveckling som enligt vår mening på intet sätt kan accepteras.

SOS International lät göra en undersökning i april 2019 hos landets bärgare som visar att hela 92 procent har upplevt farliga situationer. Vidare uppger 86 procent att de har varit tvungna att hoppa åt sidan för att undvika att bli påkörda. Av dessa 86 procent uppgav 23 procent att det hade inträffat ett flertal gånger, 15 procent uppgav att de faktiskt blivit påkörda under det senaste året och 68 procent uppgav att deras avspärningar blivit påkörda. Vi betonar att

staten och rättssystemet på ett tydligt och kraftfullt sätt måste värna säkerheten och arbetsmiljön för dem som arbetar på vägen.

Vi konstaterar att Truck Mounted Attenuators, s.k. 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. Fordonet varslar samtidigt om ett hinder och dess konstruktion fungerar också 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 ändå skett. Utrustningen i dessa TMA-fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Ett försöksprojekt med displayer som visar det annalkande fordonets hastighet med syftet att uppmärksamma föraren på att dennes hastighet in i arbetsområdet är för hög bör genomföras. Ett sådant projekt behövs för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Brukandet av TMA-fordon bör ökas eftersom respekten för liv och hälsa ute på vägarna saknas hos flera trafikantgrupper.

Vi menar vidare att kraftiga straffskärpningar bör införas för att tydliggöra vikten av sänkt fart förbi arbetsplatser utmed vägen. Det är uppenbart att förståelsen ofta saknas för att man måste sänka hastigheten förbi arbetsplatser i vägmiljön. För att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränser förbi arbetsplatser måste tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort ligga som en juridisk åtgärd vid uppvisad likgiltighet för andra människors liv och hälsa. Vi menar därför att straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser bör utredas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

16. Förarutbildning och förarprov, punkt 10 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (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 motion

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 25, 26 i denna del och 28,

bifaller delvis motionerna

2020/21:567 av Patrik Jönsson (SD) och

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 26 och avslår motionerna

2020/21:1155 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),
2020/21:1269 av Jan Ericson (M),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 87 och 91–94,
2020/21:2273 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 6,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 23–25 och 27,
2020/21:3151 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkandena 1 och 2 samt
2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona att det är viktigt att svenska förare är välutbildade. Körkort är också ofta en förutsättning för att inte minst unga människor ska kunna få sitt första jobb. Vi konstaterar att köerna till trafikskolor och uppkörningar är långa. Bland annat mot den bakgrunden menar vi att en genomlysning av hela körkortsutbildningen skyndsamt bör genomföras. I en sådan översyn bör ingå exempelvis förenkling av nedsläckning av s.k. tvåor, en översyn av olika moment i utbildningen samt att överväga en begränsning av antalet uppkörningar per individ och månad. Detta är åtgärder som skulle kunna ge en snabbare process och därmed fler personer möjlighet att ta körkort inom en rimlig tid.

Vi vill vidare lyfta fram att illegala körskolor är ett stort och växande problem i Sverige. För att hindra dessa bör enligt vår mening dubbelkommando i privatbilar kopplas till tillståndet för handledarskap vid övningskörning. En sådan modell skulle innebära att de som har ett tidsbegränsat tillstånd tillåts att inneha dubbelkommando och då bara i maximalt två bilar. Vi menar att det skyndsamt bör säkerställas att en sådan begränsning införs.

Slutligen vill vi uppmärksamma behovet av förenklade krav på mc-körkort inom EU. Dagens EU-lagstiftning innebär att varje nivå av mc-körning kopplat till kubik kräver ett nytt körkort och en ny uppkörning. Vi menar att detta är en orimlig modell som skulle kunna likställas med att en enskild körkortstagare för bil skulle tvingas till en ny uppkörning när denne byter till exempelvis en större bil. Vi menar att Sverige därför bör arbeta aktivt inom EU för en förenkling av mc-körkortet i denna del.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

17. Förarutbildning och förarprov, punkt 10 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

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
2020/21:567 av Patrik Jönsson (SD) och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 87 och 91–94,
bifaller delvis motionerna
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 6,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 24,
2020/21:3151 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkandena 1 och 2 samt
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 28 och
avslår motionerna
2020/21:1155 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),
2020/21:1269 av Jan Ericson (M),
2020/21:2273 av Boriana Åberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 23 och 25–27,
2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 25 och 26 i denna del.

Ställningstagande

För den som vill köra motorcykel är det i dag en mycket omständlig och kostsam procedur att ta mc-körkort. Vi vill betona att det är viktigt att förarutbildningen är omfattande och vederhäftig för att minska antalet skadade och döda i trafiken, men det innebär inte att man ska belasta den som övningskör mer än vad som behövs. Vi menar att regelverket för uppkörning på motorcykel bör moderniseras och att särskilt följande tre olika moment bör ses över.

Det första momentet handlar om att det i dagsläget krävs hela fyra uppkörningar och prov för unga som vill ta körkort i alla moped- och mc-klasser. Först en teori- och körutbildning för EU-moped, vanligen för 15-åringar. Därefter teoriprovet och uppkörning för den som är 16 år eller äldre och som vill ha körkort för lätt mc. För den som sedan vill ta körkort för tung mc är detta numera indelat i två klasser: tung och mellantung. Den som är 18 år får ta körkort för mellantung mc och den som vill ta körkort för tung mc måste sedan köra upp en fjärde gång när han eller hon har fyllt 20 år. Vi menar att uppkörningen för mellantung mc borde göras på en vanlig tung mc och att behörigheten sedan borde gälla automatiskt för tung mc efter två år. Detta skulle eliminera en uppkörning. Utöver att detta uppfyller en lika hög nivå från trafiksäkerhetssynpunkt ger det också något rimligare kostnader för den som vill köra motorcykel.

Det andra momentet som bör ses över är uppkörningens del vad gäller krypfart. Vi menar att denna del i körprovet inte verkar vara förankrad i verkligheten. Att framföra en motorcykel i krypfart i en lång bana i cirka två minuter utan att sätta ned fötterna är något som man aldrig tillämpar i verkligheten. Därför borde denna del omgående avlägsnas från uppkörningen.

Det tredje momentet som man bör se över handlar om att uppkörningens delar kan brytas upp i två. Körprovet består av en praktisk del på bana och en del i trafikmiljö. Vi menar att i det fall som man blir godkänd på manöverprovet men underkänd på trafikprovet borde man inte behöva göra om manöverprovet vid nästa uppkörning. Detta ska däremot inte tillämpas omvänt eftersom det är viktigt att kunna manövrera sitt fordon för att kunna släppas ut i trafiken.

En annan fråga som vi vill ta upp handlar om beteendet i trafiken. Vi kan konstatera att aggressiv körning har blivit allt vanligare. Yrkesförare larmar dagligen om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenten från en allvarlig olycka. Den mer aggressiva körstilen är enligt vår bedömning delvis ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Alltför höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik och ignorering av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt vid en kamera i stället för genom polisnärvaro. Vi vill understryka att varje förare som allvarligt bryter mot gällande trafikregler utsätter inte bara sig själv utan även medtrafikanterna för fara. Många riskerar att skadas eller dödas på grund av någon annans likgiltighet inför trafikregler. Vi menar att redan i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar bör medvetenheten öka om hur man betar sig i trafiken med syftet att öka säkerheten på våra vägar.

En tredje fråga som vi vill framhålla handlar om behovet av en minskning av antalet privata handledartillstånd för övningskörning. Vi kan konstatera att det för många är en ekonomiskt betungande utgift att ta körkort, men samtidigt är det mycket viktigt för att kunna få ett arbete. Vi ser positivt på möjligheten att kunna övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för förarutbildningen. 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 och det är möjligt att vara handledare för så många som 15 personer. Vi menar att detta utgör ett incitament till en svart sidoinkomst. För att försvåra sådan svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person till förslagsvis fem stycken. Vi vill understryka att detta är viktigt för att kvalitetssäkra utbildningen, men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna. Mot den bakgrunden bör möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd utredas.

Vi vill vidare lyfta fram behovet av fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen. Vi menar att det bör ligga fler obligatoriska utbildningar i trafikskolor som kan stämma av hur utbildningen fortlöper och ge den som är s.k. privatist tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Genom att blanda privat utbildning med trafiklärlarledd utbildning får privatisten bättre koll på hur långt han eller hon har kommit i utbildningen och tips och råd om de moment som de behöver öva på.

En annan fråga som vi vill framhålla handlar om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider. Vi vill lyfta fram att det är ett problem att alltför

många som utbildar sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket Förarprov utan att vara klara med sin utbildning. De som kuggas behöver då boka fler uppkörningstider, vilket innebär 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 som de förväntas vara klara.

Vi kan avslutningsvis konstatera att s.k. svarta trafikskolor är ett växande problem i hela landet. Det tycks finnas en ökad efterfrågan från nyanlända som behöver körkort, och dessutom finns det personer som utnyttjar möjligheterna att tjäna pengar på detta. En svart trafikskola har inte de tillstånd som krävs och den redovisar inte skatter och avgifter. Vi noterar att det är vanligt att svarta körskolor använder sig av riktiga körskolebilar, dvs. bilar med pedaler även på passagerarsidan. Vi har vidare inhämtat att flera av de som har dessa svarta trafikskolor själva är dömda för trafikbrott, som exempelvis fortkörning eller olovlig körning. Den som nyttjar en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning om handledaren saknar handledartillstånd. Dessutom riskerar körkortstagaren att få en utbildning av undermålig kvalitet. Vi kan vidare peka på att det finns annat fusk vid körkortsutbildningar som måste stoppas. Det kan t.ex. handla om att elever betalar 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 körskolor och övrigt fusk som gäller körkortsutbildningar måste stoppas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

18. Förarutbildning och förarprov, punkt 10 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

Förslag till riksdagsbeslut

Jag 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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 23–27 och

2020/21:3151 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 91 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 i denna del och

avslår motionerna

2020/21:567 av Patrik Jönsson (SD),

2020/21:1155 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M),

2020/21:1269 av Jan Ericson (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 87 och 92–94,
2020/21:2273 av Boriania Åberg (M) yrkandena 1 och 2,
2020/21:2537 av Johan Hedin (C) yrkande 6,
2020/21:3151 av Ann-Christine From Utterstedt (SD) yrkande 2,
2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 3 och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkandena 25 och 28.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att ett innehav av B-körkort ofta är ett grundläggande krav för en rad olika yrken. Dagens ofta segdragna process för att ta körkort minskar många ungas chanser att hitta jobb eftersom det blir allt svårare att ta körkort med B-behörighet. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader om det gjordes före den 1 mars 2020 och i fyra månader om det gjordes efter den 1 mars 2020. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden, annars måste nya avgifter betalas och båda proven göras om. Jag menar att systemet borde vara mer flexibelt och ta mer hänsyn till ungdomars livssituation. Ofta planerar ungdomar att ta körkort då det är studieuppehåll, men med rådande system kan ungdomar behöva vänta till nästkommande sommar för att på nytt försöka ta körkort, trots att antingen teoriprovet eller körprovet var godkänt när det begav sig. Det faktum att också Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall kan vara långa under sommarmånaderna gör att många tvingas betala igen för att skriva om teoriprovet eller göra körprovet. 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 såväl ett godkänt kunskapsprov som körprov för körkortsbehörighet B förlängas till sex månader. Till följd av den pågående pandemin har Transportstyrelsen beslutat att tillfälligt förlänga giltighetstiden för ett godkänt kunskaps- eller körprov till sex månader. Jag menar att detta bör permanentas.

Jag vill vidare peka på att ett växande problem i Sverige är de illegala körskolorna som snedvrider marknaden. Illegala körskolor uppträder i många fall som helt vanliga körskolor, och det är därför svårt för eleverna att märka skillnaden. Omfattningen syns inte minst på internet där många illegala körskolor marknadsför sig på flera portaler. Den illegala körkortsutbildningen har kopplingar till den organiserade brottsligheten. Konsekvenserna är många; elever blir lurade till dyra och undermåliga lektioner, de riktiga trafikskolorna riskerar att konkurreras ut och köerna till körproven blir allt längre då fler och fler blir underkända och måste göra om provet. Andelen godkända körprov har de senaste tio åren sjunkit till 48 procent och endast 45 procent klarar teoriprovet. 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.

Det har framkommit att vissa personer har satt i system att missbruka möjligheten till privat handledning av körelever genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet föreslår jag att antalet elever som en enskild privatperson kan handleda minskas från femton till fem. För att tydligare synliggöra skillnaden mellan en legal och en illegal körskola föreslår jag vidare att det införs en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade trafikskolebilar för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet.

Jag kan konstatera att regeringen i september 2019 gav Transportstyrelsen i uppdrag att föreslå åtgärder mot fusk vid förarprov och illegal utbildningsverksamhet. Eftersom det fortsatt är endast små åtgärder som görs finns det fortfarande ett stort behov av att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen genom att tillsätta en parlamentarisk utredning. Först då kan en helhetsbild av förarutbildningen skapas, som inrymmer såväl svart verksamhet som själva utbildningen och kunskapskrav m.m. Jag menar därför att det bör tillsättas en parlamentarisk utredning för att göra en totalöversyn av körkortsutbildningen.

Jag vill slutligen lyfta fram att det behöver införas krav på alkoholås på samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Ett krav på alkoholås finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikutbildares Riksförbund (STR), och jag menar att alla trafikskolor ska följa deras exempel.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

19. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (M)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M) och Åsa Coenraads (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 motionerna
2020/21:2189 av Pyyri Niemi m.fl. (S) och
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 i denna del,
bifaller delvis motionerna
2020/21:1031 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
2020/21:1596 av Ann-Christin Ahlberg (S) och
2020/21:2383 av Hans Hoff (S) samt
avslår motionerna

2020/21:789 av Ola Johansson (C),
2020/21:931 av Roland Utbult (KD),
2020/21:1140 av Edward Riedl (M),
2020/21:1649 av Malin Larsson (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 27 och 36,
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 33,
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25 och
2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill betona att det är viktigt att svenska förare av fordon är välutbildade. Körkort är också ofta en förutsättning för att inte minst unga människor ska kunna få sitt första jobb. Vi menar att en genomlysning av hela körkortsutbildningen skyndsamt bör genomföras. I en sådan översyn bör ingå frågor om bl.a. körkort för mopedbil och A-traktor.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

20. 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
2020/21:1140 av Edward Riedl (M) och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 27 och 36,
bifaller delvis motionerna
2020/21:789 av Ola Johansson (C),
2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 33 samt
2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 1 och
avslår motionerna
2020/21:931 av Roland Utbult (KD),
2020/21:1031 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
2020/21:1596 av Ann-Christin Ahlberg (S),
2020/21:1649 av Malin Larsson (S),
2020/21:2189 av Pyy Niemi m.fl. (S),
2020/21:2383 av Hans Hoff (S),
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 i denna del och

2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkande 2.

Ställningstagande

Vi kan inledningsvis konstatera att mopedbilar i dag klassas som EU-mopeder och får framföras i högst 45 km/tim. Mopedbilen får väga högst 425 kg. Vi vill framhålla att mopedbilar inte är lika säkra som exempelvis en tyngre A-traktor, för vilken den högsta tillåtna vikten är högre. För att klara viktkraven byggs mopedbilar med ett chassi som helt eller nästan helt är i plast. Detta medför viktbesparingar på säkerhetsdetaljer och en dålig krocksäkerhet. Vi vill uppmärksamma att detta leder till mindre säkra fordon ur ett tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial skulle krocksäkerheten kunna förbättras, men det skulle även resultera i billigare slutprodukter. Vi menar att en höjning av viktgränsen för mopedbilar därför bör utredas.

Vi vill vidare ta upp behovet av att utreda en höjning av hastigheten på A-traktorer. Vi kan konstatera att äldre traktorer som är producerade före 2003 och bilar ombyggda till traktorer (A-traktor) i dag ska vara begränsade till en hastighet av högst 30 km/tim. Genom att höja hastigheten för A-traktorer från 30 km/tim till 45 km/tim skulle trafiksäkerheten kunna öka eftersom de då inte utgör ett lika stort hinder i trafiken. Vi kan samtidigt konstatera att EU-mopeder har en tillåten maximal hastighet av 45 km/tim. Vi menar att det av dessa anledningar är rimligt att höja hastigheten på A-traktorer från dagens 30 km/tim till 45 km/tim. Vi vill också framhålla att det bör vara förenat med kraftfulla åtgärder för att säkerställa att det inte förekommer manipulation av den hastighetsbegränsande utrustningen. Vi menar att det i förekommande fall vore lämpligt att fordonet tas i beslag av polis eller bilinspektör för att sedan anses vara förverkat. Med så kraftfulla åtgärder skulle viljan att manipulera fordonet avsevärt minska.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

21. Trafiksäkerhet för mopedbilar och A-traktorer, punkt 11 (KD)

av Magnus Jacobsson (KD).

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

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 33,

bifaller delvis motionerna

2020/21:789 av Ola Johansson (C),

2020/21:1140 av Edward Riedl (M),
2020/21:1649 av Malin Larsson (S) och
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 36 och
avslår motionerna
2020/21:931 av Roland Utbult (KD),
2020/21:1031 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),
2020/21:1596 av Ann-Christin Ahlberg (S),
2020/21:2189 av Pyry Niemi m.fl. (S),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 27,
2020/21:2383 av Hans Hoff (S),
2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25,
2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 i denna del och
2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att en A-traktor ska vara konstruerad för en hastighet på högst 30 km/tim. I dag får A-traktorer framföras med ett AM-körkort, som också gäller för moped. Utbildningen består av både teori och praktiska delar såsom övningskörning. Det är inte tillåtet att övningsköra privat utan enbart hos utbildaren. A-traktorer har i de flesta fall dubbla växellådor med varvtalsregulator. Detta innebär att A-traktorn får ett varvtal runt 4 000–5 000 vid en hastighet av 30 km/tim. Det kan konstateras att det höga varvtalet resulterar i att växellådor och andra delar utsätts för ett snabbt slitage och ofta går sönder. Att den låga maxhastigheten stoppar upp trafiken kan vara ett annat skäl till att många frestas till olaglig trimning av sin A traktor.

Jag menar att en möjlighet att hantera problemet skulle kunna vara att höja den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorn till 50 km/tim. Därigenom skulle enligt min bedömning frestelsen att olagligt trimma A-traktorn kunna minska. För att bibehålla trafiksäkerheten borde det i så fall införas krav på ett särskilt körkort för A-traktor med högre krav än för AM-körkort. Jag vill betona att A-traktorn är ett viktigt fortskaffningsmedel för många ungdomar, inte minst på landsbygden. Att se över möjligheten att förflytta sig på ett säkert sätt, även i de delar av landet där kollektivtrafiken inte är fullt utbyggd, är en viktig del i att möjliggöra transporter till såväl fritidssysselsättning som extraarbete. Sammanfattningsvis behövs en översyn av reglerna för A-traktor i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

22. 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

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 25,

bifaller delvis motion

2020/21:931 av Roland Utbult (KD) och

avslår motionerna

2020/21:789 av Ola Johansson (C),

2020/21:1031 av Per Schöldberg och Martina Johansson (båda C),

2020/21:1140 av Edward Riedl (M),

2020/21:1596 av Ann-Christin Ahlberg (S),

2020/21:1649 av Malin Larsson (S),

2020/21:2189 av Pyry Niemi m.fl. (S),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 27 och 36,

2020/21:2383 av Hans Hoff (S),

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkandena 32 och 33,

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 26 i denna del och

2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag kan inledningsvis konstatera att antalet mopedbilar har ökat kraftigt under de senaste två åren och tagit över en stor del av marknaden från A-traktorer, som har en maximal hastighet av 30 km/tim. Det krävs samma körkort som för en EU-moped, då mopedbilen har 45 km/tim som maximal fart. Jag vill uppmärksamma att Trafikverket nu har slagit larm om den dåliga trafiksäkerheten i mopedbilarna. Jag vill peka på att det vid all introduktion av nya typer av vägfordon är väsentligt att de utvärderas efter en tid, inte minst vad gäller trafiksäkerhet. Det kan konstateras att en mopedbil har helt andra vägegenskaper än en moped, då den får väga 425 kg utan last. Jag menar därför att den ansvariga myndigheten bör ges i uppdrag att utvärdera de nya fordonen, bl.a. vad gäller olycksstatistik, trafiksäkerhet och användning.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

23. Uppvisande och kontroll av körkort, punkt 13 (M, SD)

av Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Jimmy Ståhl (SD), Anders Hansson (M), Thomas Morell (SD), Patrik Jönsson (SD) och Åsa Coenraads (M).

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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 60,

2020/21:2324 av Borian Åberg (M),

2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD) yrkande 4 och

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M) yrkande 27 och

avslår motionerna

2020/21:1215 av Edward Riedl (M) och

2020/21:2592 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att problemet med förfalskade och ogiltiga körkort växer. I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort. Vi menar att Sverige behöver fler poliser ute på vägarna som beivrar denna brottslighet, och sannolikt behövs även skärpta lagar och påföljder med krav på att uppvisa giltigt körkort. Enligt rättsväsendet kan man ofta inte bevisa att individer saknar körkort och eftersom det inte finns något krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort kan de inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära livsfara för både bilföraren och omgivningen vill vi peka på att det även sänder en farlig signal att lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att utländska förare på detta sätt kan undgå svenska regler, och därmed även undgå juridiska påföljder, är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och dess legitimitet.

Möjligheten att kontrollera utländska körkort bör enligt vår mening utökas, och ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör snarast införas. Vi menar att det mot den bakgrunden behövs en översyn av befintlig lagstiftning för att underlätta för polis- och rättsväsen i deras arbete med att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

24. Andra körkortsfrågor, punkt 14 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkandena 85, 86 och 95,

2020/21:2548 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD) och

2020/21:2604 av Sofia Westergren (M).

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis peka på vikten av 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 de förfogar över för att säkerställa att innehavaren verkligen har ett körkort. 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 t.ex. köra bil i Europa är det dock enligt uppgift enkelt att köpa ett förfalskat dokument. Vi vill därför betona att det är av yttersta vikt att öka säkerhetsfunktionerna i körkortet, exempelvis genom fingeravtryck, synligt öra eller liknande. Därtill finns andra tekniska lösningar för att höja säkerheten och begränsa marknaden för förfalskade körkort.

Vi vill vidare ta upp frågan om att lägga fler yrkesbehörigheter på samma körkort. I dag har en yrkesförare i regel en rad olika körkort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Förutom körkortet är det ett förarkort (för redovisning av kör- och vilotider), yrkeskompetensbevis (YKB), intyg för transport av farligt gods på väg (ADR), kranförarkort, truckkort m.m. Vi kan konstatera att det är en ansenlig mängd kort som ska medföras under färd. Vi menar att det är rimligt att se över möjligheterna att minska antalet kort. En variant är att föra in flera uppgifter på ett enda kort. En möjlighet är att välja samma metod som flera länder har gjort i Europa där en inpräglad sifferkod på baksidan av körkortet bevisar att innehavaren har avsedd behörighet. En sådan åtgärd skulle minska hanteringen av kort, och även miljöeffekten är av betydelse. Vi föreslår därför att möjligheten att föra in flera behörigheter på samma kort ska ses över.

Att starta en bil är i dag förknippat med säkerhetsfunktioner i själva nyckeln. Vi kan konstatera att nyckeln och fordonet rent tekniskt måste vara programmerade mot varandra för att bilen ska starta. Vi vill uppmärksamma

att sedan den här funktionen infördes runt 1999 har antalet tillgrepp av fordon minskat, men samtidigt har kriminella hittat lösningar för att kringgå den här säkerhetsfunktionen i bilar som är nyckellösa. För att ytterligare öka säkerheten menar vi att körkortet kan utrustas med ett chip som sedan sätts i en korthållare i bilen. Körkort som har lagts in i bilens kartotek skulle då endast gemensamt med nyckel kunna starta fordonet, vilket påtagligt skulle försvåra möjligheterna för kriminella att komma över fordonet. Verkstäder bör i ett sådant system utrustas med ett s.k. verkstadskort. Ytterligare fördelar med ett sådant här system är att personer som saknar körkort inte kan köra bilen. Dessutom skulle detta kunna begränsa hastigheten för yngre förare, vilket vi kan notera är en funktion som redan erbjuds i extranycklar för vissa bilmärken.

Slutligen vill vi ta upp frågan om förnyelse av svenska körkort för boende i länder utanför EES. Sedan en lagändring genomfördes den 1 maj 2017 kan svenska körkort inte längre förnyas i länder utanför EES. Tidigare kunde körkort förnyas vid en svensk utlandsmyndighet. Det nuvarande regelverket är detsamma både inom och utanför EES. Vi kan konstatera att motiveringen bakom lagändringen var att en stat endast får utfärda och förnya körkort för personer som bor permanent i landet eftersom det landet har bäst förutsättningar att bedöma den enskildes förhållanden. Vi menar att detta är ologiskt eftersom en person som är permanent bosatt i Sverige inte på något vis prövas för att bevisa att vederbörande är en lämplig förare, utan den isolerade skillnaden är endast var man är skriven. Detta är inte bara diskriminerande mot svenska medborgare som av en händelse bor i utlandet utan leder även till kostsamma och tidskrävande åtgärder för dessa individer. Vi menar att lagkraven på att man måste ha sin permanenta bostadsadress i Sverige för att kunna förnya sitt svenska körkort måste ses över och att det svenska regelverket likställs på samma sätt i utlandet som i Sverige för att bidra till en jämlik behandling av utlandssvenskar och svenskar bosatta i Sverige då regelverket i sig inte ska skilja sig åt.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

25. Åldersbaserade hälsokontroller, 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
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 96 och
bifaller delvis motionerna
2020/21:109 av Angelica Lundberg (SD) och

2020/21:379 av Jörgen Grubb (SD) i denna del.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall tyvärr leda till sämre möjligheter att köra bil och även att en person anses olämplig att framföra ett fordon. Vi har samtidigt uppmärksammat att allt färre läkare anmäler olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att värna säkerheten för äldre förare och för att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske till och med dödade, till följd av olämpliga förare i trafiken menar vi att möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare ska ses över. Vi menar att möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år att framföra sitt fordon bör utredas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

26. Synkontroller, punkt 16 (C, KD, L)

av Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD) och Helena Gellerman (L).

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 motionerna
2020/21:1955 av Ulrika Jörgensen (M),
2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47 och
2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3 och
bifaller delvis motionerna
2020/21:379 av Jörgen Grubb (SD) i denna del,
2020/21:1033 av Pia Steensland (KD),
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 97,
2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8 och
2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkande 1 i denna del.

Ställningstagande

Vi vill inledningsvis betona synskärpans betydelse för trafiksäkerheten. Vi kan konstatera att synnedsetning är ett vanligt förekommande problem hos en stor del av befolkningen och att detta kan påverka trafiksäkerheten negativt. Att ha en tillfredsställande syn är en självklarhet för att upprätthålla en god trafiksäkerhet, oavsett behörighetsnivå. Vi vill starkt betona att ett säkert

trafikbeteende bygger på en god överblick av trafikmiljön. Vi vill i sammanhanget betona att oavsett tekniska framsteg måste en förare varseblivning genom sina sinnen vara tillförlitlig.

År 2009 skärptes de EU-gemensamma kraven på synförmåga för körkort, där man har en nivå för lätta fordon och ett högre krav för de högre körkortsbehörigheterna. 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 konstaterar att det i dag inte finns några motsvarande krav för privatpersoner. När körkortet väl är utställt krävs enligt nuvarande regelverk inga fler kontroller av synen för att få behålla körkortet. Det är således en diskrepans mellan olika behörigheter som vi menar är ologisk.

Vi anser att man bör överväga att utreda behovet av och rimligheten i obligatoriska syntester för privatpersoner i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder, när föraren kommit upp i den ålder då det är vetenskapligt påvisat att synen gradvis försämras.

I utskottets tidigare behandling av frågan om synkontroller har olika förslag avfärdats med hänsyn till bl.a. osäkerhet kring hälsokontrollers kostnader. Vi vill dock betona att dessa inte bör sammanblandas med synkontroller. Att ha synkontroller vart tionde år hos en optiker – och i ett system som redan finns för de som är yrkesförare – skulle enligt vår bedömning innebära mycket marginella kostnader. Utskottets behandling av frågan har också hänvisats till Transportstyrelsens översyn av syn (dnr TSV 2018-2366). Vi kan här konstatera att det trots trafikutskottets hänvisning inte har ingått i uppdraget att utreda behovet av återkommande synkontroller för lägre behörigheter.

Mot den bakgrunden menar vi att behovet av att införa regelbundna obligatoriska synkontroller för privatpersoner efter en viss ålder behöver utredas ur ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkänna för regeringen.

27. Synkontroller, 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
2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 97 och
bifaller delvis motionerna
2020/21:379 av Jörgen Grubb (SD) i denna del,
2020/21:1033 av Pia Steensland (KD),
2020/21:1955 av Ulrika Jörgensen (M),

2020/21:2805 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD) yrkande 8,
 2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkande 1 i denna del,
 2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkande 47 och
 2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 3.

Ställningstagande

Vi kan konstatera att det med dagens regelverk endast utförs synkontroller för körkortsinnehavare som har tagit körkort för tyngre behörigheter. Vi vet dock att synen förändras över tid och att en förare kanske inte själv uppfattar att synen blir sämre. Redan vid 40–45 års ålder kan tendenser till försämrad syn uppträda. Vid 60 års ålder har de flesta mer eller mindre förändrad syn, och vi menar att det därför är rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Vi föreslår därför att möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna efter 60 års ålder ska utredas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

28. Synfälsbortfall, punkt 17 (C)

av Anders Åkesson (C).

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

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C) yrkandena 48 och 49 samt avslår motionerna

2020/21:1083 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:1090 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Jag kan konstatera att det finns stora individuella variationer inom den grupp som drabbas av synfälsbortfall, och min inställning är att de som fortfarande kan köra bil på ett trafiksäkert sätt ska ha möjlighet att göra det. 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 skulle behöva utredas är bl.a. vad som ska ingå i testet och vem som har kompetens att bedöma testresultaten. Därtill skulle behovet av ändringar i körkortslagen och körkortsförordningen behöva klargöras, bl.a. möjligheten att genomföra körprover i verklig trafikmiljö för personer med konstaterade synfälsdefekter före en

eventuell indragning av körkortet, i likhet med de som genomförs vid kognitiva bedömningar vid demens eller stroke.

Jag menar att det därför är rimligt att snarast uppdra till Transportstyrelsen att i ett första steg se till att återinföra möjligheten att nyttja simulatoren på Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) för att bedöma körförmågan hos personer som har fått sitt körkort återkallat på grund av synfältsbortfall. Därtill måste det skyndsamt tillsättas en utredning som undersöker hur ett nytt system för körprov på väg för personer med synfältsdefekter kan införas.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

29. Andra trafikmedicinska frågor, punkt 18 (M, C, KD, L)

av Anders Åkesson (C), Magnus Jacobsson (KD), Maria Stockhaus (M), Sten Bergheden (M), Anders Hansson (M), Helena Gellerman (L) och Åsa Coenraads (M).

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 motion

2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 2,

bifaller delvis motion

2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkande 2 och

avslår motionerna

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 98 och

2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkande 1 i denna del.

Ställningstagande

För att nå de högt uppsatta målen i arbetet med en nollvision i trafiken är det avgörande att vi har bilförare som kan framföra sitt fordon på ett säkert sätt i en säker trafikmiljö med vägar av god kvalitet.

Vi vill inledningsvis peka på behovet av rikstäckande trafikmedicinsk kompetens för att uppnå en ökad trafiksäkerhet. Vi konstaterar att de medicinska kraven för innehavare av körkort är harmoniserade inom EU och återfinns i Transportstyrelsens regler. Av dessa framgår att det är den behandlande läkarens ansvar att bedöma en patients medicinska lämplighet för körkortsinnehav. Vi vill uppmärksamma att det tyvärr förekommer att personer tillåts köra bil trots att de av medicinska skäl inte borde få göra det. En orsak kan vara att det för en läkare kan vara svårt att på ett rättvisande sätt avgöra en patients lämplighet för körkortsinnehav. Ett annat skäl som ofta framförs är att det kan störa patient–läkar–relationen att ”ta någons körkort”

mot vederbörandes vilja. Vi menar att det därför är av vikt att vi får en likvärdig rikstäckande kompetens i trafikmedicin och tydliga riktlinjer för bedömningar. Eftersom ansvaret för trafikmedicinska bedömningar och intyg ligger på regionerna, som ansvarar för hälso- och sjukvården, anser vi att det behövs en organisation inom respektive region för dessa bedömningar. Här skiljer sig regionerna åt på grund av olika förutsättningar beroende på befolkningsammansättning och geografiska förhållanden. Vi noterar att några regioner har valt att inrätta trafikmedicinska enheter, medan andra har lagt ansvaret på rehabiliteringsmedicinska kliniker. De trafikmedicinska undersökningarna utförs med olika kompetens, och väntetiderna är ofta så långa som sex till tio månader.

Vi vill vidare peka på behovet av att införa enhetliga nationella regler för bedömning av körförmågan. Vi kan konstatera att de olika centrumen varje år utför ett stort antal utredningar på personer som har fått någon av de drygt tiotal funktionsnedsättningar som man utför en utredning på innan man eventuellt drar in körkortet. Det saknas dock nationella riktlinjer för hur dessa bedömningar ska gå till och det kan konstateras att de olika centrumen testar på olika sätt. Det innebär att det är var personen bor i landet som avgör hur bedömningen går till. Vi menar att enhetliga regler därför behöver utformas för att åstadkomma likvärdiga bedömningar i hela landet. Vi vill också peka på att alla åtgärder generellt bör följas upp för att se om man når önskat resultat. I dag saknas uppföljning av bedömningarna av körförmåga. Det behövs en samlad bild som visar om de som godkänns får behålla körkortet och hur de sedan klarar sig i trafiken. En sådan översikt kan enligt vår bedömning tillsammans med utvecklingen av nationella bedömningsregler bli ett viktigt instrument för ökad trafiksäkerhet.

Det är uppenbart att de trafikmedicinska bedömningarna i Sverige är av olika kvalitet och förenade med långa väntetider. Det är inte tillfredsställande och kan vara ett hot mot trafiksäkerheten. Mot bakgrund av ovanstående anser vi det därför vara nödvändigt att den ansvariga myndigheten ges i uppdrag att se till att trafikmedicinska bedömningar görs utan dröjsmål, med hög kompetens och med likhet över landet för att säkerställa att man lever upp till gällande trafikmedicinska säkerhetskrav. Därutöver behöver det utformas enhetliga nationella riktlinjer för hur bedömningen av körförmåga hos en patient bör genomföras.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

30. Andra trafikmedicinska frågor, punkt 18 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) 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 motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 98 och avslår motionerna

2020/21:3070 av Emma Hult (MP) yrkandena 1 i denna del och 2 samt

2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkandena 1 och 2.

Ställningstagande

Vi vill ta upp frågan om de medicinska krav som ställs på yrkesförare. Vi kan konstatera att när det gäller tunga behörigheter har betydande skärpningar införts och 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 från och med nu, och därmed hindrar nya körkortsinnehavare 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. Genom sin yrkesutövning har de mer än väl bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de kanske har begränsat synfält eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Vi vill peka på att många dugliga yrkesförare därmed över en natt kan bli fråntagna sin möjlighet till försörjning. Vi framhåller att det är rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning fram till sin pensionering, givet att de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alltjämt har den förmåga som behövs. På så sätt skulle den knivskarpa övergången till de skärpta medicinska kraven mildras och kompetenta yrkesförare skulle kunna förbli i tjänst. Vi vill i sammanhanget upplysa om att EU-kommissionen uppger att det föreskrivs att nationella myndigheter kan ge förare med förutsättningar för en god prognos tillstånd att föra motorfordon. Om denna möjlighet ska utnyttjas överläts därmed på de nationella myndigheterna och deras medicinska experter. Vi menar att det således finns en möjlighet för nationella myndigheter att ge förare med god prognos ett fortsatt undantag, och detta bör också ske. Vi föreslår därför att möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare ska utredas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännager för regeringen.

31. Användning av bilbälten, bilbarnstolar och reflexer, punkt 19 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

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 motion

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 61 och avslår motionerna

2020/21:116 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:867 av Sanne Lennström (S),

2020/21:1673 av Ida Karkiainen m.fl. (S) och

2020/21:2339 av Cecilie Tenfjord Toftby (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att 220–290 personer varje år omkommer på de svenska vägarna och många personer skadas. Det finns flera orsaker till det höga antalet omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. En av orsakerna är dålig bältesanvändning, även om det har skett en förbättring över tid. Vi vill understryka att bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur och vi vill peka på att användningen av bilbälte borde avspeglas vid eventuell ekonomisk påföljd vid olycka.

Vi menar mot den bakgrunden att regelverket gällande bältesanvändning måste skärpas och att möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte bör utredas.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

32. Däckfrågor, punkt 20 (SD)

av Jimmy Ståhl (SD), Thomas Morell (SD) och Patrik Jönsson (SD).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi 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

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 99, bifaller delvis motionerna

2020/21:186 av Julia Kronlid (SD),

2020/21:1141 av Edward Riedl (M),

2020/21:2870 av Lars Beckman (M) och

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28 och avslår motionerna

2020/21:108 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,

2020/21:122 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2 samt

2020/21:1375 av Lotta Olsson (M).

Ställningstagande

Vi kan konstatera att fordon i Sverige enligt det gällande regelverket ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det råder vinterväglag. Beroende på var man bor i Sverige bör man vara någorlunda säker på att väglaget passar för sommardäck innan man byter. Byte till sommardäck bör ske efter den 31 mars. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden 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 sommardäck som gäller.

Vi vill lyfta fram att problemet är det snäva tidsfönster som kräver skifte av däck. Vi påminner om att det kan vara vinterväglag långt in i april månad – även i södra Sverige. Förvisso sker snösmältningen ofta ganska snabbt när våren gör sitt definitiva intåg, och inträffar vårens ankomst sent blir det därför en stor anhopning av fordonsägare som vill byta till sommardäck under en väldigt kort tid. Vi har uppmärksammat att många däckhandlare vittnar om mycket ansträngda tidsperioder på våren och att de inte hinner med att byta däcken under föreskriven tid. Vi menar därför att en något mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, bör komma till stånd.

Vi vill i sammanhanget framhålla att dubbade vinterdäck naturligtvis inte ska användas på vägar med sommarväglag, men samtidigt kan man inte heller skapa en situation där människor tvingas bryta mot lagstiftningen. Trots allt måste människor kunna ta sig till arbete, skola, förskola och läkare med bil utan att riskera böter. Förslagsvis kan dubbade vinterdäck tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden 1–15 april. Mot den bakgrunden bör regelverket för sommar- och vinterdäck ses över.

Det vi nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

33. Däckfrågor, punkt 20 (L)

av Helena Gellerman (L).

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

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L) yrkande 28,

bifaller delvis motionerna

2020/21:1141 av Edward Riedl (M),

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD) yrkande 99 och
2020/21:2870 av Lars Beckman (M) samt
avslår motionerna
2020/21:108 av Angelica Lundberg (SD) yrkandena 1 och 2,
2020/21:122 av Eric Palmqvist (SD) yrkandena 1 och 2,
2020/21:186 av Julia Kronlid (SD) och
2020/21:1375 av Lotta Olsson (M).

Ställningstagande

Jag kan notera att bilister i hela Sverige enligt nuvarande regelverk ska använda vinterdäck fram till den 31 mars om det är vinterväglag. Vinterdäck med dubbar måste tas av senast den 15 april om det inte råder vinterväglag. Bestämmelsen gäller både personbilar och tunga fordon som lastbilar och bussar. Jag kan konstatera att detta ger landets samtliga bilister två veckor för att byta däck och därmed även två veckor för alla Sveriges däckverkstäder.

Jag vill betona att behovet av att byta dubbdäck varierar över landet beroende på klimatet. Jag vill här understryka betydelsen av att dubbdäck måste kunna användas där de behövs, och det behovet varierar över landet. Jag menar att en regional differentiering med ett väl tilltaget tidsspann för däckbyte skulle ge hög trafiksäkerhet och låg miljöpåverkan och samtidigt värna verkstadspersonalens arbetsmiljö.

Mot den bakgrunden menar jag att det behövs en översyn av regelverket för användning av dubbade vinterdäck med syftet att åstadkomma en regional differentiering.

Det jag nu har anfört bör riksdagen ställa sig bakom och tillkännage för regeringen.

BILAGA

Förteckning över behandlade förslag

Motioner från allmänna motionstiden 2020/21

2020/21:72 av Björn Söder (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att innehavare av körkortsbekräftelse B också ska få rätt att framföra lätt motorcykel med en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:108 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.

2020/21:109 av Angelica Lundberg (SD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lämplighetspröva äldre förare och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:116 av Angelica Lundberg (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undersöka möjligheten att lagstifta 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.

2020/21:122 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.

2020/21:172 av Nina Lundström (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikmiljön och trafiksäkerheten för cyklister bör finnas med som ett av kriterierna för beslut om trafiksäkerhetskameror på länsvägar med blandtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:186 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.

2020/21:205 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.

2020/21:379 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.

2020/21:430 av Gudrun Brunegård (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör sättas upp fler viltstängsel vid vägar med hög olycksfrekvens och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:564 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.

2020/21:567 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.

2020/21:700 av Eric Palmqvist m.fl. (SD):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avbryta den sänkning av hastighetsgränser som pågår och i stället säkerställa att vägarna är säkra och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:785 av Ola Johansson och Peter Helander (båda C):

- 10.2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vägtypen cykelgata där högsta tillåtna hastighet är 30 kilometer i timmen samt en sänkt bashastighet till 30 kilometer i timmen och än

lägre hastigheter i anslutning till skolor och tillkännager detta för regeringen.

Förslaget behandlas i den del som avser sänkt bashastighet.

2020/21:789 av Ola Johansson (C):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en anpassning av A-traktorers högsta tillåtna hastighet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:861 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.

2020/21:867 av Sanne Lennström (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa krav på tillgång till bilbarnstol i bussar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:904 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.

2020/21:931 av Roland Utbult (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en utredning bör tillsättas för att se över säkerheten kring mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1031 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.

2020/21:1033 av Pia Steensland (KD):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa syntester i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1039 av Mats Nordberg (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 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.

2020/21:1083 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att 5 kap. 3 § 7 körkortslagen (1998:488) ska revideras skyndsamt och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förare, som sedan 1997 fått körkortet återkallat trots läkarintyg om trafiksäkert framförande av fordon, ska ges rätt att få sitt beslut omprövat utan kostnad och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1090 av Betty Malmberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på synfält med kraven i övriga EU-länder och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens krav på synfältstest snarast bör anpassas till aktuell forskning och evidens och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1139 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.

2020/21:1140 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.

2020/21:1141 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förslag på förändrad lagstiftning som tillåter vinterdäck under en längre säsong än i dag och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1155 av Ann-Sofie Lifvenhage och Lotta Finstorp (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utse Södermanland till pilotlän för utarbetande av nya rutiner, samarbeten och tider för att möjliggöra för fler att ta körkort och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1212 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.

2020/21:1213 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1214 av Edward Riedl (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1215 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:1269 av Jan Ericson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det enklare och billigare att ta körkort och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1313 av Jens Holm m.fl. (V):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att en ny bashastighet på maximalt 40 km/h inom tätbebyggda områden bör införas och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1375 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.

2020/21:1467 av Mathias Tegnér (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet skadade och dödade i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1480 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.

2020/21:1498 av Nina Lundström (L):

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikmiljön och trafiksäkerheten för cyklister bör finnas med som ett av kriterierna för beslut om trafiksäkerhetskameror på länsvägar med blandtrafik och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1533 av Tina Acketoft (L):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning för att ge kommuner rätt att sätta upp hastighetskameror enligt motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1584 av Johan Andersson 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.

2020/21:1587 av Patrik Engström (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över arbetet med att nå nollvisionen så att det tas större hänsyn till regionalpolitiska förutsättningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1596 av Ann-Christin Ahlberg (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över utbildning och säkerhetskrav för användandet av mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1649 av Malin Larsson (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hastighetsgränsen för epatraktorer samt se över möjligheten att införa ett körkort eller förarbevis anpassat för dessa fordon samt för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1673 av Ida Karkiainen m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga lagstadgad reflexanvändning och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1740 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.

2020/21:1878 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.

2020/21:1920 av Lotta Finstorp (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.

2020/21:1955 av Ulrika Jörgensen (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa syntest vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:1981 av Lotta Finstorp (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa den s.k. vintertiden som standardtid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2036 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.

2020/21:2046 av Björn Petersson m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikbrott vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2115 av Sultan Kayhan (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över om användning av hörlurar under körning kan innebära en risk i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2189 av Pyry Niemi m.fl. (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förarutbildningen för mopedbil och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2211 av Jimmy Ståhl m.fl. (SD):

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2217 av Patrik Jönsson m.fl. (SD):

42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att intensifiera arbetet med att minska antalet obevakade plankorsningar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2218 av Thomas Morell m.fl. (SD):

23. 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.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
36. 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 och tillkännager detta för regeringen.
54. 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.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att brukande av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och utbildning och tillkännager detta för regeringen.

61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebrealagen och tillkännager detta för regeringen.
65. 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.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilars belysning och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
69. 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.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja säkerheten på körkortens utformning och funktion och tillkännager detta för regeringen.
87. 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.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
94. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att försvåra möjligheten att bedriva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.

95. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
96. 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.
97. 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.
98. 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.
99. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2273 av Boriana Åberg (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpning för bedrivande av svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa en trafiklärarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2288 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.

2020/21:2306 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.

2020/21:2324 av Boriana Åberg (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skyldigheten att uppvisa körkort och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2339 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.

2020/21:2383 av Hans Hoff (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över behovet av en särskild utbildning och licens för framförandet av mopedbil och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2398 av Jörgen Hellman (S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet, nollvisionen och kontroller och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2439 av ClasGöran Carlsson och Monica Haider (båda S):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkolås som standard i alla nya bilar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2536 av Johan Hedin och Anders Åkesson (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 alkolås 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.

2020/21:2537 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 av våra vägar, så att inte motorcyklister missgynnas, och detta tillkännager riksdagen 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.

2020/21:2548 av Lars Andersson och Markus Wiechel (båda SD):

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.

2020/21:2567 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.

2020/21:2592 av Sofia Westergren och Camilla Waltersson Grönvall (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att ta fram en konkret handlingsplan och att denna i sådana fall skyndsamt bör implementeras för att få bort olagliga körkort och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2604 av Sofia Westergren (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att samla funktioner på körkortet eller på annat sätt effektivisera antalet kort för yrkeschaufförer och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2734 av Annika Hirvonen Falk m.fl. (MP):

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åtgärder för säkra skolvägar och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2805 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 alkohol 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.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa syntester i samband med körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

9. 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.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att pröva möjligheten att höja hastigheten på flera vägsträckor och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2809 av Magnus Jacobsson m.fl. (KD):

23. 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.
24. 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.
25. 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.
26. 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.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja den högsta tillåtna hastigheten för A-traktorer till 50 kilometer i timmen och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för A-traktorer i syfte att finna en lösning som ökar trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2843 av Elisabeth Björnsdotter Rahm och Ann-Britt Åsebol (båda M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av behovet av att säkra patienternas och räddningspersonalens trygghet och därför se över möjligheten att införa en nationell utbildning i uttryckningskörning i hela landet och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:2869 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.

2020/21:2870 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.

2020/21:2871 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.

2020/21:3070 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 detta tillkännager riksdagen för regeringen.

2020/21:3151 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.

2020/21:3172 av Anders Åkesson m.fl. (C):

39. 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.
47. 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.
48. 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.

49. 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.

2020/21:3235 av Helena Gellerman m.fl. (L):

20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att utreda möjligheten att upprätta regionala trafiksäkerhetsavtal och tillkännager detta för regeringen.
21. 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.
22. 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.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ansvarig myndighet bör få i uppdrag att utvärdera mopedbilarna och tillkännager detta för regeringen.
28. 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.

2020/21:3265 av Helena Gellerman m.fl. (L):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om införandet av en rikstäckande trafikmedicinsk kompetens och tillkännager detta för regeringen.
2. 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.
3. 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.

2020/21:3461 av Markus Wiechel m.fl. (SD):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i rattfylleridömdas fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett pricksystem vid trafiköverträdelser och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusket vid Trafikverkets förarprov och tillkännager detta för regeringen.

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3468 av Maria Stockhaus m.fl. (M):

20. 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 tillståndsprövning för dubbelkommandon i privatbilar och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en generell översyn av körkortsutbildningen och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att underlätta för polis- och rättsväsen i deras arbete att beivra användningen av falska och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om förenklade krav på mc-kort inom EU och tillkännager detta för regeringen.

2020/21:3531 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.

2020/21:3577 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.

2020/21:3619 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.

2020/21:3664 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.

2020/21:3689 av Cecilia Widegren m.fl. (M):

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en justering av hastigheten för epatraktorer 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.

2020/21:3692 av Jan R Andersson (M):

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de län som drabbas mest av viltolyckor bör prioriteras vid utbyggnad av viltstängsel, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.