



Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar samt 26 motionsyrkanden. I propositionen föreslås nya regler och behörigheter för att få köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Lagändringarna föreslås träda i kraft stegvis under en införandeperiod om sex månader med början den 1 april 2009. Propositionen innehåller vidare, med anledning av tidigare tillkännagivanden från riksdagen, en redogörelse för trafiksäkerhet för barn respektive synskadade, trafikofferjour och åtgärder mot rattfylleri. Regeringen redogör även för frågan om läkares anmälningsplikt vid lämplighetsbedömning av att inneha körkort.

Utskottet välkomnar regeringens förslag för att minska bl.a. antalet omkomna och svårt skadade mopedister. Utskottet föreslår att riksdagen antar regeringens lagförslag med en lagteknisk justering och att samtliga motionsförslag avslås.

I betänkandet finns fyra reservationer av Socialdemokraterna, Vänsterpartiet och Miljöpartiet de gröna.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut	3
Redogörelse för ärendet	5
Ärendet och dess beredning	5
Bakgrund	5
Propositionens huvudsakliga innehåll	6
Utskottets överväganden	8
Lagförslagen	8
Registrering av mopeder	25
Barns trafiksäkerhet	28
Synskadades trafiksäkerhet	38
Trafikoffertjour	42
Åtgärder mot rattfylleri	44
Läkares anmälningsplikt	55
Reservationer	57
1. Lagförslagen, punkt 1 (s)	57
2. Registrering av mopeder, punkt 2 (s)	59
3. Barns trafiksäkerhet, punkt 3 (s, v, mp)	59
4. Åtgärder mot rattfylleri, punkt 4 (s, v, mp)	60
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag	62
Propositionen	62
Följdmotionen	62
Motion väckt med anledning av proposition 2008/09:35	62
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007	63
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008	63
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag	66
 <i>Tabeller</i>	
Antalet omkomna mopedister fördelat på åldersgrupper 2000–2007	19
Antalet omkomna och svårt skadade barn under 17 år i mopedolyckor 1994-2007	20
Antalet omkomna fördelat på moped klass I och klass II 2000–2008	20
Antalet trafikförsäkrade mopeder 2000–2007	21
Antalet anmälda rattfylleribrott perioden 1998–2008	53

Utskottets förslag till riksdagsbeslut

1. Lagförslagen

Riksdagen

- dels avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
- dels antar regeringens förslag till

- a) lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
- b) lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,
- c) lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
- d) lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
- e) lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och
- f) lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:60 punkterna 1–6 och avslår proposition 2008/09:60 punkt 7 och motionerna

2007/08:T215 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),
2007/08:T284 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s),

2007/08:T354 av Lars Wegendal m.fl. (s),

2007/08:T425 av Åsa Lindestam (s),

2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 1,

2008/09:T217 av Katarina Brännström (m),

2008/09:T343 av Thomas Strand (s) och

2008/09:T359 av Solveig Hellquist (fp).

Reservation 1 (s)

2. Registrering av mopeder

Riksdagen avslår motion

2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 2.

Reservation 2 (s)

3. Barns trafiksäkerhet

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:T252 av Jan Ericson (m),

2008/09:T318 av Catharina Bråkenhielm (s),

2008/09:T333 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T409 av Ulf Grape och Ulf Berg (båda m) och

2008/09:T541 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s).

Reservation 3 (s, v, mp)

4. Åtgärder mot rattfylleri

Riksdagen avslår motionerna

2008/09:Ju379 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 44,
2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 32,
2008/09:T234 av Bertil Kjellberg (m),
2008/09:T247 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s),
2008/09:T379 av Lars Wegendal m.fl. (s),
2008/09:T390 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) yrkan-
dena 1 och 2,
2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s),
2008/09:T470 av Per Svedberg (s),
2008/09:T482 av Anne Marie Brodén (m) och
2008/09:T487 av Sofia Larsen (c).

Reservation 4 (s, v, mp)

5. Läkares anmälningsplikt

Riksdagen avslår motion

2008/09:T229 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m).

Stockholm den 12 februari 2009

På trafikutskottets vägnar

Ibrahim Baylan

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Ibrahim Baylan (s), Jan-Evert Rådström (m), Christina Axelsson (s), Lisbeth Grönfeldt Bergman (m), Sven Bergström (c), Hans Stenberg (s), Nina Larsson (fp), Claes-Göran Brandin (s), Eliza Roszkowska Öberg (m), Marie Nordén (s), Annelie Enochson (kd), Sten Bergheden (m), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp), Malin Löfsjögård (m), Lars Mejern Larsson (s) och Lars-Axel Nordell (kd).

Redogörelse för ärendet

Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlas regeringens proposition 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Ärendet omfattar även en följdmotion, en motion som har väckt med anledning av propositionen 2008/09:35 samt 22 motioner från allmänna motionstiden under 2007 och 2008. Sammanlagt behandlas 28 motionsyrkanden. Regeringens förslag till riksdagsbeslut finns i bilaga 1. Regeringens lagförslag redovisas i bilaga 2.

Regeringens lagförslag i propositionen grundas på Förarbevisutredningens förslag som redovisats i betänkandet Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45).

Lagförslagen har behandlats av Lagrådet som har lämnat förslagen utan erinran.

Regeringen föreslår att bestämmelserna ska träda i kraft stegvis under en införandeperiod om sex månader med början den 1 april 2009. Behörigheter som förvärvats före ikraftträdandet påverkas inte av de nya bestämmelserna.

Propositionen innehåller vidare, med anledning av tidigare tillkännagivanden från riksdagen, en redogörelse av regeringen om trafiksäkerhet för barn respektive synskadade, trafikofferjour och åtgärder mot rattfylleri. I redovisningen om åtgärder mot rattfylleri behandlas även frågan om läkares anmälningsplikt vid lämplighetsbedömning av att inneha körkort.

Bakgrund

I betänkande 2002/03:TU4 uppmärksammade utskottet behovet av att utbildning och testning av blivande EU-mopedförare skulle motsvara det som gäller för lätt motorcykel. Dessutom angav utskottet som sin mening att regeringen borde återkomma till riksdagen med en redovisning och en konsekvensanalys av hur ett införande av möjlighet till återkallelse av förarbevis för dels moped, dels terrängskoter kan genomföras. Mot denna bakgrund utsåg regeringen en särskild utredare med uppgift att se över regelverket för mopeder klass I och för terrängskoter.

Resultatet av utredningen presenterades den 27 maj 2005, Säkra förare på moped, snöskoter och terränghjuling (SOU 2005:45). I det följande redovisas en sammanfattning av utredningens förslag.

För att få köra en moped klass I, dvs. en moped som är konstruerad för en hastighet av högst 45 km/h (EU-moped), föreslås att det ska krävas ett körkort med förarbehörigheten AM eller ett körkort med annan behörighet. Ett körkort med AM-behörighet ska kunna utfärdas till den som är lägst 16 år, har ett körkortstillstånd samt har gått igenom en obligatorisk utbild-

ning med bl.a. övningskörning i trafik och har genomfört ett kunskapsprov med godkänt resultat i Vägverkets regi. Förslaget om AM-behörighet grundas på det nya körkortsdirektivet inom EU. Ålderskravet 16 år baseras på direktivets riktvärde och den svenska olycksstatistiken, som visar att 15-åringar är en särskilt utsatt åldersgrupp vid mopedolyckor.

För att få köra en moped klass II, dvs. en moped som är konstruerad för en hastighet av högst 25 km/h, eller en s.k. 30-moped, som är konstruerad för en hastighet av högst 30 km/h ska det krävas ett förarbevis för moped klass II. Ett sådant förarbevis ska kunna utfärdas till den som är lägst 15 år, har ett körkortstillstånd samt har gått igenom en obligatorisk utbildning (som innehåller både teori och praktik men inte övningskörning i trafik) och har genomfört ett kunskapsprov med godkänt resultat i Vägverkets regi. Ett körkort och ett traktorkort ska också ge behörighet att köra en moped klass II respektive en 30-moped.

Samtliga nu aktuella behörigheter ska erhållas i samband med kunskapsprovet. Ingripanden i form av varning och återkallelse ska kunna ske mot de aktuella behörigheterna. Andra nya regler som föreslås är att förarbevisen, på samma sätt som ett körkort, ska omfattas av regelbunden förnyelse, att de ska vara försedda med foto av innehavaren och att de ska medföras vid färd.

Utredningens förslag har remissbehandlats.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringens proposition innehåller förslag till nya regler om behörigheter för att få köra mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. De föreslagna förändringarna syftar till att trafiksäkerheten ska öka. Förslagen innebär i huvudsak följande:

- Moped klass I (s.k. EU-mopeder) ska få köras av den som fyllt 15 år och har ett körkort med den nya behörigheten AM eller ett körkort med annan behörighet.
- Moped klass II ska få köras av den som fyllt 15 år och har ett förarbevis för moped klass II, ett körkort eller ett traktorkort.
- Fordonsslaget terrängskoter delas upp i kategorierna snöskoter och terränghjuling. Snöskoter och terränghjuling ska få köras av den som fyllt 16 år och har giltigt förarbevis för respektive fordonsslag.
- Körkortstillstånd med föregående lämplighetsprövning ska krävas för den nya behörigheten AM för moped klass I men däremot inte för moped klass II, snöskoter och terränghjuling.
- Samtliga fyra behörigheter ska kunna bli föremål för återkallelse och varning.

- Förrarprov för moped klass I ska bestå av kunskapsprov som anordnas av behörig myndighet. Förrarprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska bestå av kunskapsprov som anordnas av privata aktörer.

Regeringen föreslås också att regler om obligatorisk utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska samlas i en ny lag. Lagen innehåller bestämmelser som syftar till att säkra utbildningarnas kvalitet.

Propositionen innehåller vidare en redogörelse från regeringen om trafik-säkerhet för barn respektive synskadade, trafikofferjour, åtgärder mot rattfylleri samt läkares anmälningsplikt.

Utskottets överväganden

Lagförslagen

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen bifaller regeringens lagförslag med en lagteknisk justering. De nya reglerna och behörigheterna för att få köra moped, snöskoter och terränghjuling kommer, enligt utskottets bedömning, att leda till att trafiksäkerheten ökar. Därmed bedömer utskottet att syftet med många motionsförslag tillgodoses.

Jämför reservation 1 (s).

Propositionen

Utgångspunkter

Inledningsvis konstaterar regeringen att det finns ett reformbehov när det gäller mopeder och terrängskotrar eftersom antalet dödade och skadade personer som framför tvåhjuliga motorfordon har ökat inom såväl EU som Sverige. Detta har föranlett nya behörighetskrav för motorcyklar, som exempelvis höjda ålderskrav, i det tredje körkortsdirektivet, Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december om körkort¹.

Regeringen redovisar att mopeder är populära fordon i Sverige som samtidigt ökar i antal. Vidare framgår att olycksstatistiken ger vid handen att mopedister är särskilt utsatta i trafiken och att unga förare är överrepresenterade bland de olycksdrabbade. En mopedförare löper ungefär femton gånger så stor risk som en personbilsförare att dödas i trafiken. Mellan 2000 och 2006 har i genomsnitt tolv mopedister dödats varje år i trafiken. Antalet svårt skadade mopedister har stigit stadigt under samma period, framför allt bland unga förare. Under perioden var 44 % av dem som skadades svårt 15-åringar. Risker att skadas svårt är störst för mopedister jämfört med andra fordonsförare. Det finns stora skillnader i risker mellan män och kvinnor. Cirka 90 % av alla mopedister som omkommer är män.

Även antalet terrängskotrar ökar kraftigt enligt regeringen. I kategorin terrängskotrar ingår både snöskotrar och s.k. terränghjulingar. Användningsätt och körteknik, liksom risker, skiljer sig dock väsentligt åt mellan dessa fordonskategorier. I genomsnitt omkommer tolv personer varje år i snöskoterolyckor. En undersökning av alla snöskoterrelaterade olyckor under sju säsonger från 1999/2000 till 2005/06 visar bl.a. att 96 % av alla omkomna förare var män, och medelåldern var 42 år. Nästan två tredjedelar av förarna var alkoholpåverkade. Nyregistreringen av andra terrängskotrar än snöskotrar, dvs. terränghjulingar eller ATV-fordon (all terrain

¹ Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

vehicle), ökar. Med fordonets stigande popularitet har också följt en ökning av antalet olyckor. År 2006 dog tre personer i olyckor med fyrhjuliga terrängskotrar.

Mot denna bakgrund föreslår regeringen ett antal lagändringar och en ny lag med syfte att öka trafiksäkerheten genom att säkra förarnas riskmedvetande och regelefterlevnad.

Körkort och förarbevis för mopeder

Av propositionen framgår att medlemsstaterna i EU senast den 19 januari 2011, ska enligt det tredje körkortsdirektivet, införa en ny harmoniserad körkortskategori AM för mopeder klass I i nationell lagstiftning.² Behörighetsreglerna i det tredje körkortsdirektivet omfattar däremot inte moped klass II. De nya reglerna ska börja tillämpas den 19 januari 2013. Det nu gällande körkortsdirektivet reglerar inte behörighet för att köra moped och det är därför möjligt att införa och tillämpa nationella bestämmelser om körkort för moped klass I före 2013.

Som tidigare framgått är mopeden överrepresenterad i olycksstatistiken, vilket särskilt avser unga förare. Enligt regeringen behöver kraftfulla åtgärder vidtas för att nå en högre trafiksäkerhet bland landets mopedförare. Det finns, enligt regeringen, inte någon anledning att avvakta direktivets genomförande, och därför föreslås redan nu dels att ett nytt nationellt körkort för moped klass I införs, dels behörighetskrav för moped klass II.

Införandet av ett nytt AM-körkort för mopeder klass I innebär en skärpning av de krav som ställs på föraren. Detta i kombination med de rättsverkningar som knyts till ett körkort – bl.a. en lämplighetsprövning och möjligheter till återkallelse och varning – är, enligt regeringen, viktiga inslag i arbetet med att säkerställa ett ansvarsfullt beteende i trafiken (se vidare avsnittet om lämplighetsprövning och körkortstillstånd).

När det gäller moped klass II finns i dag inga krav på utbildning, och alla som har fyllt 15 år får köra en sådan moped. Men även körning med moped klass II är, enligt regeringen, förknippat med risker. Kravet på samspel med inte minst personbilstrafik i t.ex. korsningar är stort även för dessa mopeder. För att minska antalet olyckor och göra mopeden till ett säkrare fordon behövs, enligt regeringen, utbildning och förarprov även för moped klass II.

Enligt regeringen bör inte traktorkort automatiskt ge rätt att köra moped klass I. Ett traktorkort är en nationell behörighetshandling och inte en körkortskategori och ger inte behörighet att köra moped enligt tredje körkortsdirektivet (traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 ska dock ge fortsatt behörighet att köra moped, se avsnitt om övergångsbestämmelser). Där- emot bör den som har ett traktorkort ha rätt att köra moped klass II.

² Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EUT L 403, 20.12.2006, s. 18, Celex 32006L0126).

Av regeringens förslag framgår att det nuvarande ålderskravet 15 år för att få köra moped klass I och moped klass II bör behållas. Regeringen anför att det finns skäl som talar för en höjning av ålderskravet från 15 år till 16 år eftersom olycksstatistiken visar att 15-åringar är en utsatt grupp i trafiken. De fördelar som finns ur trafiksäkerhetssynpunkt med en sådan höjning måste dock, enligt regeringen, vägas mot andra faktorer. Sådana faktorer är behovet hos ungdomar av ett fordon som ger dem rörelsefrihet. På många orter i landet är avstånden sådana att cykel framstår som ett mindre användbart alternativ samtidigt som någon kollektivtrafik inte alltid finns att tillgå. Dessa synpunkter talar, enligt regeringen, för att höjd åldersgräns bör komma i fråga först sedan andra åtgärder för att höja trafiksäkerheten visat sig verkningslösa.

Regeringen betonar att enbart införandet av ett AM-körkort är en kraftfull skärpning för unga mopedförare. Detsamma kan sägas om det föreslagna kravet på obligatorisk utbildning och förarbevis för moped klass II. Dessa åtgärder syftar till att inskräpa hos unga förare vikten av att följa gällande regler, en ökad riskmedvetenhet och ett ökat säkerhetstänkande. I samma riktning syftar de föreslagna kraven på körkortstillstånd för moped klass I och möjligheterna till varning och återkallelse. Regeringen bedömer att motivationen hos många unga att köra trafiksäkert kommer att öka om behörigheten att köra moped kan återkallas om de inte sköter sig.

Regeringen pekar vidare på att man vid bedömningen av åldersfrågan inte bara bör beakta behörighetsregler utan även andra trafiksäkerhetshöjande åtgärder som kan vidtas för mopedtrafiken. Av propositionen framgår att regeringen samtidigt med detta lagförslag förbereder en översyn av vissa regler i trafikförordningen (1988:1276) om bl.a. framförande av mopeder på väg respektive cykelbana. Även sådana eventuella åtgärder kan bidra till att minska antalet olyckor i samband med mopedåkning. Vid en sammantagen bedömning anses därför att övervägande skäl talar för att behålla åldersgränsen 15 år för moped. I sammanhanget noterar regeringen att det tredje körkortsdirektivet har åldersgränsen 16 år som riktvärde för moped klass I, med möjlighet för medlemsstaterna till nationella avvikelser inom intervallet 14–18 år.

Nya förarbevis för snöskoter och terränghjuling

Regeringen föreslår att fordonstypen terrängskoter delas upp i två underkategorier: snöskoter och terränghjuling. En snöskoter definieras som en terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar. Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för snöskoter. En terränghjuling definieras som en annan terrängskoter än en snöskoter. Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för terränghjuling. Därutöver anger regeringen att ålderskravet 16 år för att få köra snöskoter och terränghjuling bör behållas.

En terrängskoter avser enligt gällande reglering både snöskotrar och s.k. terränghjulingar. En terrängskoter får köras av den som är 16 år och har förarbevis för terrängskoter, 2 kap. 3 § körkortslagen (1998:488). Ett förarbevis för terrängskoter ger alltså rätt att köra både snöskoter och terränghjuling, och förarutbildningen för fordonen är gemensam. Av propositionen framgår att snöskotrar och terränghjulingar är mycket olika i fråga om utseende, körtekniska egenskaper och användningsområden. Terränghjulingen används huvudsakligen som arbetsfordon på barmark. Dess mycket höga framkomlighet i terräng gör att den ofta används i bl.a. skogs- och jordbruksverksamhet. Snöskotern är vanligtvis konstruerad för höga hastigheter i snöklädd terräng, vilket ställer särskilda krav på föraren. Dessa olikheter gör, enligt regeringen, att det finns skäl att behandla dessa fordonstyper separat när det gäller behörighet och utbildning. Enligt regeringen bör en uppdelning av kategorin terrängskoter i två nya fordonsslag göras. Vidare bör av körkortslagen framgå att separata behörighetshandlingar krävs för att få köra fordonen, dvs. förarbevis för snöskoter respektive förarbevis för terränghjulingar.

Lämplighetsprövning och körkortstillstånd

Regeringens förslag innebär att för att ett AM-körkort för moped klass I ska få utfärdas krävs att personen har ett körkortstillstånd. Förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling ska få utfärdas utan att personen har körkortstillstånd.

Medicinsk och personlig lämplighetsprövning är, enligt regerings bedömning, ett väsentligt instrument för att hindra att olämpliga personer ges rätt att framföra körkortspliktiga fordon i trafiken. Prövningen inskärper vikten och betydelsen av att köra på ett ansvarsfullt sätt. Inte minst för de yngsta förarna kan den tjäna till att markera att de står i begrepp att inträda i en trafikmiljö som kräver mognad och ansvar. När moped klass I blir ett körkortspliktigt fordon är det naturligt och också motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt att fordonet införlivas i körkortslagens regler om körkortstillstånd.

Förarprov och utbildning

I propositionen föreslås att körkort med behörigheten AM och förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling får utfärdas endast till den som har avlagt godkänt förarprov. Förarprovet består, enligt regeringen, av ett kunskapsprov för respektive fordonsslag. Kunskapsprov får avläggas endast av den som genomgått föreskriven utbildning för fordonsslaget enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

I propositionen föreslås att bestämmelser om rätt till övningskörning med mopeder, snöskotrar och terränghjulingar införs i körkortslagen (1998:488). Den som övningskör med moped klass I eller moped klass II ska ha uppnått en ålder av 14 år och nio månader. Den som övningskör

med moped klass I ska dessutom inneha körkortstillstånd. Den som övningskör med snöskoter eller terränghjuling ska ha uppnått en ålder av 15 år och nio månader. Uppsikt under övningskörning ska ske av en behörig utbildare enligt lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Ingripanden mot förarbehörigheterna

Regeringen föreslår att körkortsbehörigheten AM (moped klass I), och förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, ska omfattas av bestämmelserna i körkortslagen (1998:488) om ingripanden i form av återkallelse, varning och omhändertagande. Ingripanden mot förarbevisen ska dock inte kunna ske på någon av de grunder som avser personliga eller medicinska förhållanden. Förarbevis ska också kunna utfärdas utan hinder av att spärrtid löper efter återkallelse av annan behörighet på grund som avser personliga eller medicinska förhållanden.

Av propositionen framgår att dagens förarbevis för moped klass I och för terrängskoter inte kan återkallas om föraren begår trafikbrott, annat brott eller på annat sätt visar sig olämplig i trafiken. Varning kan heller inte meddelas vid mindre förseelser. Regeringen konstaterar att det genom att moped klass I blir ett körkortspliktigt fordon är naturligt och motiverat ur trafiksäkerhetssynpunkt att AM-körkortet omfattas av samma bestämmelser om ingripanden som körkort för t.ex. personbilar och motorcyklar.

Vidare uppges att förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling bör kunna bli föremål för ingripanden på grund av trafikbrott. Det innebär att t.ex. trafiknykterhetsbrott, vårdslöshet i trafik och olovlig körning kan leda till återkallelse av rätten att köra moped, snöskoter eller terränghjuling. En sådan ordning kan antas få förarna att i ökad utsträckning hålla sig till gällande regler. Innehavaren av ett AM-körkort eller förarbevis bör inse att höga krav ställs på regelefterlevnad för att inte varning eller återkallelse ska kunna komma i fråga. Upprepade brott och förseelser kan komma att påverka inte bara den aktuella behörigheten utan även förarens möjligheter att senare skaffa körkortsbehörighet för t.ex. personbil.

Regeringen framhåller att trimning av mopeder är ett problem. I sammanhanget framgår att en moped som manipulerats så att dess högsta fart överskrider 45 km/h inte längre uppfyller definitionen för en moped utan bör klassificeras som motorcykel, jämför 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Den som uppsåtligt, dvs. med vetskap om ändringen, kör ett sådant fordon utan att ha behörighet för motorcykel, gör sig enligt ordalydelsen i 3 § första stycket lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott skyldig till olovlig körning. Olovlig körning har i rättstillämpningen ansetts vara ett sådant trafikbrott som kan föranleda återkallelse av körkort. Återkallelse av ett körkort med AM-behörighet bör alltså kunna komma i fråga om innehavaren genom att köra en trimmad moped klass I gör sig skyldig till olovlig körning. Detsamma bör, enligt regeringen, gälla

den som har ett förarbevis för moped klass II och uppsåtligen kör en moped klass II som trimmats till att överskrida den högsta fart som gäller för mopeden. Ett sådant trimmat fordon kan vara att anse som en moped klass I eller, om farten överstiger 45 km/h, en motorcykel. Om föraren saknar behörighet för det snabbare fordonet bör olovlig körning anses föreligga även i detta fall. Återkallelse av förarbeviset eller varning bör då komma i fråga.

Frågor om giltighet, skyldighet samt handläggning av ärenden

Regeringen föreslår att såväl körkortsbehörigheten AM som förarbevisen för moped klass II, snöskoter och terränghjuling ska omfattas av bestämmelserna i 3 kap. körkortslagen om

- handlingens giltighetstid, förnyelse och ogiltighetsgrunder; samt
- skyldighet att medföra handlingen vid färd och att överlämna den för kontroll på begäran av polis.

Någon prøvotid ska, enligt förslaget, inte gälla för vare sig körkortsbehörigheten AM eller för förarbevisen. Bestämmelsen om straffansvar i körkortslagen för den som bryter mot skyldigheten att medföra körkort vid färd ska omfatta även förarbevis. Detsamma gäller bestämmelsen om straffansvar för den som inte överlämnar ogiltig behörighetshandling till länsstyrelsen.

Regeringen föreslår vidare att ett utländskt körkort ska medföra rätt att köra moped i Sverige om innehavaren har fyllt 15 år. Bestämmelsen om rätt för personer som tillfälligt vistas i Sverige att köra moped klass I utan krav på körkort eller förarbevis, förutsatt att de fyllt 15 år, utvidgas till att omfatta även moped klass II.

I propositionen föreslås att bestämmelserna i körkortslagen om förfarandet i körkortsärenden m.m. ska gälla även för förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjulingar.

Beslut om utfärdande, förnyelse eller omhändertagande av förarbevis ska inte få överklagas. Detsamma ska gälla beslut om godkännande vid förarprov för dessa behörigheter.

Ändamålsbestämmelsen för behandling av personuppgifter i lagen (2001:558) om vägtrafikregister kompletteras så att ärenden om förarbevis behandlas på samma sätt som körkortsärenden.

Utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

I propositionen föreslås att bestämmelser om obligatorisk utbildning samlas i en ny lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. Utbildning får bedrivas efter tillstånd av behörig myndighet. Tillstånd får ges till fysiska eller juridiska personer som med hänsyn till ekonomiska förhållanden och omständigheter i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva god utbildning. Tillståndet kan återkallas om förutsättningarna för tillstånd inte längre finns, om föreskrifter om utbildningen

som meddelats med stöd av lagen inte iakttagits, eller på tillståndshavarens begäran. Behörig myndighet ska, enligt regeringen, utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Tillståndshavare ska lämna tillträde till lokaler och ge övriga upplysningar som behövs för tillsynen. Den som uppsåtligt bedriver utbildning utan tillstånd som avses i denna lag döms till böter.

När det gäller innehållet i utbildningen till förare av moped klass I, snöskoter och terränghjuling föreslår regeringen att den ska innehålla såväl teoretiska som praktiska moment. I utbildningen för moped klass I ska övningskörning i trafik ingå. Utbildningen till förare av moped klass II kan bestå av enbart teoretiska moment.

Behörig myndighet får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, att utfärda bevis om godkända avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven. Överlämnandet får återtas om kunskapsprov anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig vara olämplig att anordna prov.

Kunskapsprov för moped klass I ska däremot – i likhet med vad som gäller för andra körkortspliktiga fordon – tills vidare anordnas av behörig myndighet, vilken i dag är Vägverket, och avläggas inför den som förordnats av myndigheten att förrätta förarprov.

I propositionen föreslås att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om frågor som rör tillstånd och villkor för att bedriva utbildning, om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn. Regeringen får meddela undantag från kravet på tillstånd för att bedriva utbildning och tillsyn. Beslut som meddelas enligt lagen eller enligt föreskrifter som meddelats med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges. Beslut om tillstånd att bedriva utbildning och återkallelse av sådant tillstånd får överklagas till allmän förvaltningsdomstol. Prövnings-tillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

I lagen (1998:493) om trafikskolor införs en upplysning om den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Straffansvar för körning utan behörighet och registrering av mopeder klass II

Regeringen föreslår att den som kör moped klass I, moped klass II, snöskoter eller terränghjuling utan att vara berättigad därtill ska omfattas av straffbestämmelserna om olovlig körning i 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

Nuvarande bestämmelser i körkortslagen (1998:488) och lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och terrängskoter om straffansvar för obehörig körning och medverkansansvar för vårdnadshavare och andra upphävs.

Ikraftträdande och övergångsbestämmelser

Regeringen föreslår att de nya kraven på körkort med behörigheten AM för moped klass I, och förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, ska börja gälla den 1 oktober 2009.

Den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar ska träda i kraft den 1 april 2009. Samtidigt upphör lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och terrängskoter att gälla. Utbildning enligt den lagen ska dock kunna genomföras – och förarbevis utfärdas – fram till den 1 oktober 2009. Även ansvarsbestämmelserna i den lagen om obehörig körning med moped klass I och terrängskoter ska fortsätta att gälla för förseelser som har begåtts före den 1 oktober 2009.

De nya bestämmelser i körkortslagen som avser övningskörning har betydelse för att en elev ska kunna påbörja utbildningen den 1 april 2009 enligt den nya utbildningslagen och ska därför träda i kraft den dagen. Frågor om körkortstillstånd och förhandsbesked som omfattar körkortsbehörigheten AM ska också få prövas fr.o.m. den 1 april 2009.

Övriga nya bestämmelser i körkortslagen ska träda i kraft den 1 oktober 2009, liksom ändringen i lagen om straff för vissa trafikbrott.

Övriga lagändringar som föreslås ska träda i kraft den 1 april 2009.

Regeringen föreslår vidare att personer som redan har behörighet för nu aktuella fordon när de nya reglerna träder i kraft får behålla behörigheten, oavsett om den grundar sig på ålder, ett förarbevis för det specifika fordonet eller på innehav av körkort eller traktorkort.

Nu gällande rätt att köra terrängskoter med stöd av ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000 utvidgas till att omfatta även ett nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av ett körkort eller traktorkort utfärdat före den 1 januari 2000.

I propositionen föreslås att ett tillstånd att bedriva utbildning enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ska gälla som ett tillstånd enligt den nya lagen om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Ett tillstånd att bedriva utbildning för moped klass I ska gälla även för utbildning för moped klass II.

Regeringen föreslår att de förarbevis som har utfärdats enligt lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter successivt ska bytas ut mot nya behörighetshandlingar. Förarbevisen upphör att gälla om inte innehavaren före ett visst datum har ansökt om utbyte till en ny behörighetshandling. Tills utbytet har skett ska följande gälla även för innehavare av gamla förarbevis:

1. Förarbeviset ska inte gälla om det är återkallat eller omhändertaget enligt 5 kap. körkortslagen eller har ersatts av ett annat förarbevis.
2. Förarbeviset ska kunna förklaras ogiltigt på egen begäran.

3. Förarbevisen ska medföras vid färd. Den som inte medför förarbeviset vid färd och den som inte ger in ett ogiltigt förarbevis till länsstyrelsen ska kunna dömas till penningböter.
4. Handläggningsreglerna i 7 kap. körkortslagen (1998:488) ska tillämpas på förarbevisen.
5. Förarbevis för moped klass I ska därutöver likställas med körkort med behörigheten AM i följande avseenden:
6. Krav ska kunna ställas på att innehavaren ska genomgå läkarundersökning m.m. enligt 3 kap. 3 § körkortslagen. Föreläggande ska kunna ges i samband härmed.
7. Villkor ska kunna föreskrivas för innehavet.
8. Förarbeviset ska kunna bli föremål för ingripanden enligt 5 kap. körkortslagen. Ingripanden på grund av brott ska bara kunna ske för brott som har inträffat efter den 1 oktober 2009.
9. Körkortslagens skyldighet för läkare att till länsstyrelsen anmäla medicinsk olämplighet som framkommer vid undersökning ska omfatta även innehavare av förarbevis för moped klass I.

För förarbevis för terrängskoter ska, utöver vad som anges i punkterna 1–4 ovan, gälla de nya bestämmelserna i 5 kap. körkortslagen om ingripanden mot förarbevis på grund av trafikbrott och utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse. Ingripanden ska bara kunna ske för brott som har inträffat efter den 1 oktober 2009.

Bestämmelserna ska gälla fr.o.m. den 1 oktober 2009.

Konsekvenser av lagförslagen

I propositionen redogör regeringen för konsekvenserna av förslagen. För den enskilde innebär förslagen höjda krav på utbildning och behörighet för att få köra moped klass I och klass II, terränghjulingar och snöskoter. Kostnaden bedöms öka något. De nya behörighetskraven och de i övrigt föreslagna förändringarna kommer att ställa delvis nya krav på dem som anordnar utbildningarna. En förändring är att samtliga utbildningar bör ge eleverna tillräckliga kunskaper om reglerna om återkallelse och varning enligt 5 kap. körkortslagen (1998:488). Sammantaget bedömer regeringen att de nya bestämmelserna torde kunna ge utrymme för ett stort antal aktörer som uppfyller villkoren att bedriva utbildning för en eller flera av de aktuella behörigheterna.

Statsfinansiella konsekvenser avser främst kostnader för behöriga myndigheter för att hantera nya typer av ärenden genom kravet på körkortstillstånd för klass I samt möjlighet att ingripa mot AM-körkort och förarbevis. Med undantag för ärenden om ingripanden finansieras verksamheten i huvudsak med avgifter, och därför påverkar inte förslagen anslagsbehovet. Regeringen utesluter dock inte att ärenden som rör ingripanden kan leda till vissa kostnadsökningar hos behöriga myndigheter.

När det gäller konsekvenser för samhället förväntas åtgärderna leda till en ökad trafiksäkerhet för de aktuella fordonsslagen. Det är, enligt regeringen, särskilt angeläget att unga mopedförare får grundläggande trafikskaper för att kunna uppträda på ett ansvarsfullt sätt i trafiken. Uppdelningen av terrängskoter i två fordonsslag, terränghjulingar och snöskoter med en anpassad utbildning för respektive fordonsslag förväntas likaså leda till att trafiksäkerheten ökar.

Regeringen bedömer sammantaget att förslagen får en positiv effekt på samhällsekonomin eftersom de syftar till att få ned olyckstalen för mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Motionerna

Mopedålder

I *motion 2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* påtalas att mopeder klass I är det farligaste fordonet i trafiken eftersom skaderisken är 50 gånger högre för en mopedist än för en bilist. Motionärerna uppger att forskning om hjärnan visar att det är stor skillnad i förmåga mellan en 15-åring och en 16-åring när det gäller att styra och kontrollera impulser. 16-åringar är bättre och säkrare förare. Vidare uppmärksammas att huvudregeln i EU:s nya körkortsdirektiv är att det ska krävas körkort och att körkortsåldern ska vara 16 år för moped klass I. Av dessa skäl begärs att åldern för att framföra och övningsköra moped klass I ska höjas till 16 år (*yrkande 1*).

I *motion 2007/08:T215 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m)* påpekas att många ungdomar i dag kör moped innan de har fyllt 15 år. För att få en bättre respekt och acceptans för gällande regler föreslås att ungdomar ska få rätt att köra moped det år då de fyller 15. Därmed behöver lagen (1999:877) om förarbevis för mopeder ändras.

Även i *motion 2007/08:T425 av Åsa Lindestam (s)* begärs att det ska bli möjligt att få framföra moped klass I och II från om med det år som man fyller 15 år. Bland annat anförs att nuvarande regler innebär en stor orättvisa mot dem som är födda sent på året.

Skärpta krav vid mopedkörning

I *motion 2008/09:T217 av Katarina Brännström (m)* uppmärksammas att antalet mopedolyckor har ökat dramatiskt sedan EU-mopederna kom till Sverige, från 900 olyckor sedan millennieskiftet till 2 000 olyckor 2007. Under samma period har 81 personer omkommit och 1 780 har skadats svårt. Många olyckor och tillbud drabbar också andra trafikanter där gående och cyklisterna blir omkullkörda eller krockar med en mopedist. Olyckrisken ökar påtagligt genom att många mopeder är trimmade, och polisens trafikkontroller borde därför öka. Motionären begär att regeringen

ska skärpa reglerna kring mopedkörning för att öka trafiksäkerheten. För moped klass II bör man ställa samma krav som EU-mopeder, dvs. förarbevis och obligatorisk utbildning.

Förarbevis för moped klass I

I motion 2007/08:T284 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s) uppmärksammas väntetiderna för att få förarbevis för moped klass I. Motionärerna pekar på att när man har klarat sitt teoriprov och blivit godkänd av den av Vägverket förordnade examinatorn måste man vänta ca tre veckor innan man får förarbeviset. Motionärerna anser att det borde vara tillåtet att köra moped med en kopia av godkännandebeviset i avvaktan på att man får förarbeviset. Denna ordning gäller när man tar B-körkort och samma ordning bör gälla för mopedförarbevis. Det behövs därför en översyn av reglerna och en förändring av förordningen SFS 1999:991.

Trimmade mopeder

I motion 2008/09:T359 av Solveig Hellquist (fp) understryks att det behövs krafttag mot att mopeder trimmas. Det är ställt utom allt tvivel att det är vanligt att mopeder trimmas ibland med föräldrarnas goda minne. Trimmade mopeder har hastigheter på 70–80 km i timmen, vilket ökar riskerna för svåra olyckor. Motionären anser att det är oacceptabelt att föräldrarna tillåter att barn åker olagliga mopeder och därtill utsätter dem för att skadas, förolyckas eller att skada andra. När det gäller föräldrarnas ansvar bör regeringen vara tydlig så att denna ansvarslöshet leder till kännbara böter. Polisen bör vidare få ett utökat ansvar att återkommande kontrollera ungdomarnas mopeder. Föräldrar måste också få information om trafiksäkerhet och mopedåkning.

Fyrhjulingar

I motion 2007/08:T354 av Lars Wegendal m.fl. (s) redovisas att fyrhjulingar är ett motorfordon som kan vara registrerat som terrängskoter, motorcykel, moped eller traktor. Det krävs också olika behörigheter för att framföra fordonet beroende på vilken registrering som gäller. Enligt motionärerna har marknaden för fyrhjulingar exploderat, och det finns ca 30 000 fordon totalt. Detta har samtidigt lett till att antalet olyckor har ökat dramatiskt bl.a. beroende på att köregenskaperna skiljer sig betydligt från att köra en bil eller en motorcykel. På grundval av detta förhållande begärs att man ska se över vilka regelsystem som gäller för dessa fordon och behovet av utbildning för att få framföra dem.

Förarutbildning för traktor

I motion 2008/09:T343 av Thomas Strand (s) begärs att, förutom godkänt skriftligt teoriprov, krav ska ställas på förarutbildning och avlagt prov för att få framföra en traktor på trafikerade vägar. För att få köra traktor måste man ha ett traktorkort, vara 16 år gammal och ha ett körkortstillstånd. Därefter genomgår man en teoriutbildning och avlägger ett skriftligt

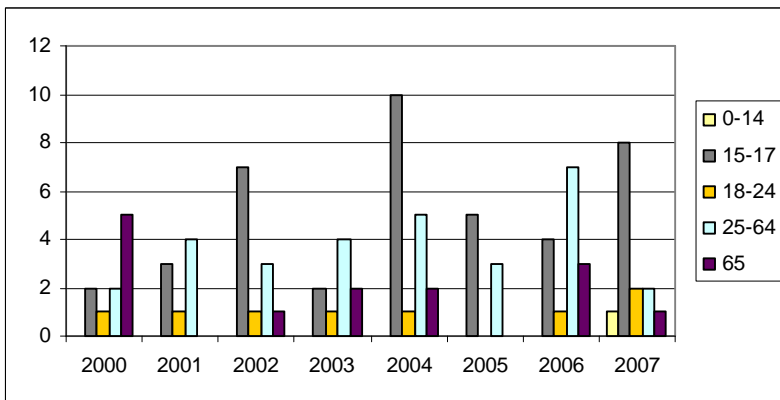
teoriprov. När det skriftliga teoriprovet är godkänt kan man sätta sig i vilken traktor som helst och köra på trafikerade vägar. Dagens traktorer är komplicerade fordon. De är stora och tunga och inte helt lätta att köra. Trots detta förhållande är det enligt gällande lag möjligt att en 16-årig förare endast behöver göra ett skriftligt teoriprov för att framföra dessa fordon.

Utskottets ställningstagande

Problembeskrivning och utgångspunkter

Ett enigt utskott uppmärksamade 2003 regeringen på behovet av att utbilda och testa blivande förare av mopeder klass I (bet. 2002/03:TU4, rskr. 2002/03:161). Utskottet framhöll att det ökade antalet olyckor med EU-mopeder, dvs. mopeder klass I, utgjorde problem som måste åtgärdas. Samma förhållande gäller för olycksutvecklingen med snöskotrar. Med anledning av utskottets ställningstagande tillkännagav riksdagen 2003 att det bl.a. skulle vara möjligt att återkalla förarbevis för EU-moped och terrängskoter. För att närmare beskriva problemet redovisar utskottet i det följande vissa uppgifter om bl.a. olycksutvecklingen för mopeder.

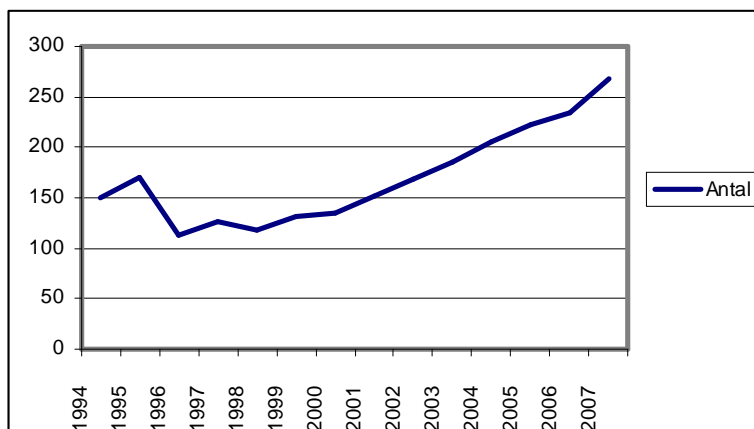
Antalet omkomna mopeder fördelat på åldersgrupper 2000–2007



Källa: Vägverket.

Av diagrammet framgår att omkomna mopeder finns i alla åldersgrupper. Barn i åldersgruppen 15–17 år har varje år förolyckats i mopedolyckor även om antalet varierar de olika åren, från 2 till 10 omkomna. Vid ett tillfälle, 2007, omkom ett barn under 15 år.

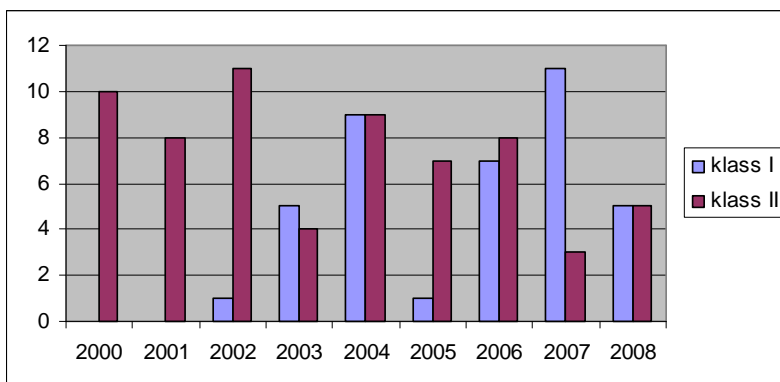
Antalet omkomna och svårt skadade barn under 17 år i mopedolyckor 1994-2007



Källa: Vägverket.

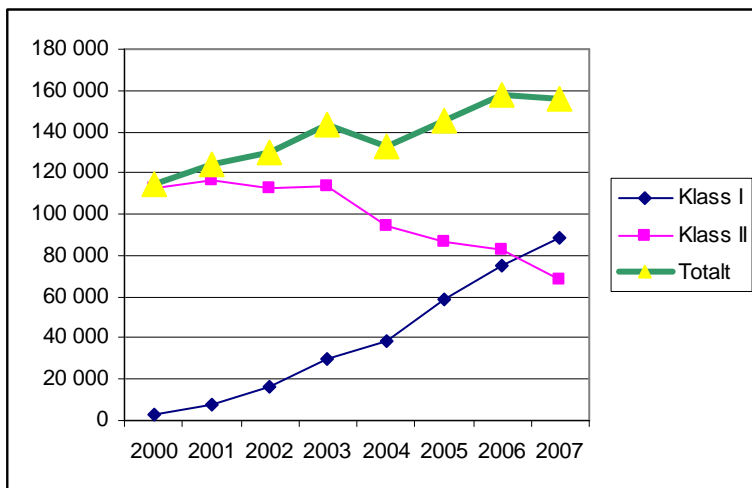
Vidgas kartläggningen till att innefatta både omkomna och svårt skadade barn framgår att antalet mopedolyckor har ökat under perioden 1994–2007. Ökningen har varit tämligen konstant under den senaste tioårsperioden.

Antalet omkomna fördelat på moped klass I och klass II 2000–2008



Källa: Vägverket.

När det gäller fördelningen av antalet omkomna mopedister för olika mopedklasser avspeglas vidare i statistiken att svåra olyckor inträffar med mopeder av såväl klass I som klass II. För att bedöma olycksutvecklingen är det också relevant att se till hur antalet mopeder har utvecklats över tiden.

Antalet trafikförsäkrade mopeder 2000–2007

Källa: Försäkringsförbundet.

Diagrammet ovan visar att det totala antalet mopeder i trafik har ökat under perioden från ca 105 000 till drygt 156 000. Det är mopeder klass I som kraftigt ökar i antal medan antalet mopeder klass II minskar. Åren 2000–2003 redovisar Försäkringsförbundet uppgifterna per den 30 juni men för övriga år redovisas uppgifterna per den 31 december. Detta innebär att uppgifterna inte är helt jämförbara över perioden eftersom det är relativt vanligt med avställningar av mopeder under vinterhalvåret. Ökningen av antalet mopeder torde därför vara underskattad 2004–2006.

Mot bakgrund av den tecknade redovisningen vill utskottet understryka att det är glädjande att regeringen nu har hört sammat utskottets ställningstagande och tillställt riksdagen förslag som innebär nya behörighetskrav och regler för förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar. De nya reglerna kommer att träda i kraft under 2009 vilket, enligt utskottets mening, är väsentligt för att bl.a. vända den negativa utvecklingen av antalet förölyckade och svårt skadade mopedister. Därmed delar utskottet regeringens bedömning att det inte finns några skäl att invänta införlivandet av det tredje körkortsdirektivet till januari 2013 då den nya kategorin AM-körkort för mopeder klass I ska vara införd i den nationella lagstiftningen i medlemsstaterna.

Nya regler och behörigheter för moped klass I och klass II

Regeringens förslag innebär att mopeder klass I blir ett körkortspliktigt fordon. Därmed måste den sökande genomgå en medicinsk och personlig lämplighetsprövning för att över huvud taget komma i fråga för att få ett körkort. Den sökande måste vidare genomgå både teoretisk och praktisk utbildning samt klara ett teoretiskt prov för att erhålla ett AM-körkort för moped klass I. AM-körkortet kan komma att återkallas på grund av trafik-

brott som exempelvis trafiknykterhetsbrott, olovlig körning eller vårdslöshet i trafik. Utskottet välkomnar regeringens förslag och konstaterar att det i dag inte finns några möjligheter att återkalla det nuvarande förarbeviset för moped klass I.

När det gäller mopeder klass II föreslår regeringen att förarbevis ska införas. För att få ett förarbevis måste man ha genomgått en föreskriven utbildning och klarat ett teoretiskt kunskapsprov. Vidare införs även regler om övningskörning med moped klass II som måste ske under uppsikt av behörig utbildare. Förarbevis kan komma att återkallas av samma skäl som gäller för AM-körkortet för moped klass I. I dag saknas helt krav på mopedförare av klass II-mopeder annat än att personen i fråga ska ha fyllt 15 år. Med hänsyn till antalet omkomna personer på klass II-mopeder anser utskottet att även detta är en välkommen och angelägen förändring.

Sammantaget bedömer utskottet att dessa ändringar innebär en angelägen skärpning i förhållande till dagens krav på blivande förare på såväl klass I-, som klass II-moped. De förslagna åtgärderna är, enligt utskottets mening, betydelsefulla för att komma till rätta med den oroande olycksutvecklingen, och därmed instämmer utskottet i regeringens bedömning i frågan.

Motioner har väckts om dels att höja åldern för att framföra moped klass I till 16 år, dels att i praktiken sänka åldern för att få köra moped till att utgå från kalenderår i stället för födelsetid. Utskottet konstaterar således att det finns delade meningar om behörighetsålder för att få köra moped och om det ska finnas skillnader mellan behörighetsåldern för moped klass I och klass II.

På grundval av underlag från Vägverket har utskottet erfarit att fler 15-åriga mopedister har omkommit när de har kört en moped klass II än klass I. Bland 16-åringar är förhållandet det omvända, fler omkommer på moped klass I än klass II.³ Av rapporten framgår att detta möjligtvis kan bero på att kravet på förarbevis för moped klass I leder till att man många gånger hinner fylla 16 år innan man börjar köra sin moped klass I. Det framkommer vidare att hjälmanvändning har brustit bland dem som har omkommit, antingen att de inte har använt hjälm eller att hjälmen har använts på ett felaktigt sätt alternativt att den har gått sönder. Alkohol och droger är också en orsak till dödsolyckorna även om det inte har fastställts i samtliga fall beroende på att blodprov inte har tagits. Trimning är vidare ett problem även om uppgifter om dess omfattning är bristfälliga.

Resultatet av denna studie kan avspegla att det under den undersökta perioden har funnits betydligt fler mopeder klass II i trafik än mopeder klass I. Försäljningen av mopeder klass I har emellertid ökat kraftigt under de senaste åren, och sedan 2004 säljs nästan enbart sådana mopeder. Men 2006 fanns fortfarande minst 90 000 mopeder klass II i trafik, enligt uppgifter från Försäkringsförbundet.

³ Vägverket Konsult, Mopedolyckor efter EU-mopedens införande, Analys av mopedolyckor 2000–2006, Publikation 2007:123.

Det är möjligt att en höjd åldersgräns för mopeder ytterligare kan påverka trafiksäkerheten positivt. För sådana överväganden behövs, enligt utskottets uppfattning, ett fördjupat beslutsunderlag beträffande omkomna och allvarligt skadade mopedister fördelat på mopedklass och enskilda åldrar. Samtidigt måste frågan om behörighetsålder för mopeder vägas mot de andra åtgärderna som föreslås för att öka trafiksäkerheten för mopedister. I detta sammanhang är, enligt utskottets mening, utbildning en nyckelfråga. Utskottet välkomnar därför att regeringens förslag som innebär att kraven på såväl utbildning som utbildningsanordnare skärps. Detta i kombination med de i övrigt skärpta behörighetskraven bör, enligt utskottets bedömning, leda till en minskning av antalet omkomna och skadade mopedister.

Om de skärpta behörighetskraven visar sig vara otillräckliga instämmer utskottet i regeringens bedömning om att åldersfrågan kan komma att omprövas. Utskottet vill emellertid framhålla att om den kraftfulla skärpning som nu föreslås inte leder till att antalet mopedolyckor minskar bör fördjupade analyser göras om skälen därtill. Det är, enligt utskottets mening, värdefullt om en sådan analys omfattar dels svårt skadade och omkomna mopedister fördelat på mopeder klass I och II samt enskilda åldrar, dels relevant underlag från de EU-länder som har valt att införa en 16-årsgräns för moped klass I. I likhet med regeringen värnar utskottet om trafiksäkerheten inte minst för barn och ungdomar. Sverige ska även fortsättningsvis tillhöra de länder som i ett internationellt perspektiv har en hög trafiksäkerhet. På grundval av det ovan sagda utgår utskottet från att regeringen noga följer utvecklingen av antalet dödade och skadade mopedister samt som förutskickats återrappporterar till riksdagen om ytterligare åtgärder erfordras.

Utskottets ställningstagande på grundval av regeringens förslag innebär, med undantag för olika synpunkter om behörighetsålder, att syftet med motionsförslagen rörande mopeder tillgodoses. Detta gäller bl.a. förarbevis och obligatorisk utbildning för att köra moped klass II.

Även förslaget som uppmärksammar problemen med trimmade mopeder kan komma att tillgodoses genom de föreslagna lagändringarna. Trimning av mopeder kan leda till återkallelse av ett körkort med AM-behörighet om innehavaren genom att köra en trimmad moped klass I gör sig skyldig till olovlig körning. I propositionen uppges att detsamma bör gälla den som har ett förarbevis för moped klass II. Enlig regeringen bör i dessa fall återkallelse av den aktuella behörigheten eller varning komma i fråga. I tidigare betänkanden om trafiksäkerhet har utskottet behandlat denna fråga, och det är därför positivt att de nu föreslagna lagändringarna skapar förutsättningar för att vidta verkningsfulla åtgärder för att motverka trimning av mopeder. Utskottet delar motionärens synpunkt om att föräldrarnas ansvar i sammanhanget måste tydliggöras. Förbättrad utbildning och risken att förlora sitt förarbevis eller AM-körkort bör, enligt utskottets mening, vara

goda verktyg för att förhindra att föräldrar medverkar till eller godtar att deras barn kör trimmade mopeder. Utskottet avstyrker därmed berörda motionsyrkanden.

Beträffande motionsförslaget som rör de väntetider som kan uppstå i samband med den nuvarande ordningen för förarbevis för klass I konstaterar utskottet att detta förhållande förändras genom det föreliggande lagförslaget. När förarbevis för moped klass I blir ett körkort med behörigheten AM, kommer samma hanteringsordning i samband med att körkortet utfärdas att gälla som för övriga körkort (jämför lagförslaget i 2 kap. 14 § körkortslagen (1998:488)). Motionsförslaget bör därmed inte föranleda någon åtgärd från riksdagen och avstyrks följaktligen.

Som framgått ovan föreslår utskottet att riksdagen avslår motioner om åldersgränser inklusive att behörighetsåldern ska utgå från kalenderår.

Snöskotrar och terränghjulingar

Regeringens lagförslag omfattar även fordonsslaget terrängskoter som delas upp i två kategorier: dels snöskoter, dels terränghjuling. Förändringar föreslås också när det gäller behörighet, utbildning och ingripanden i form av återkallelse, varning och omhändertagande. I ett motionsförslag om fyrhjulingar föreslås dels en översyn av regelsystemet, dels en särskild förarutbildning för fordonsslaget.

I sammanhanget vill utskottet erinra om tidigare ställningstaganden då behovet av att förbättra trafiksäkerheten för terrängskotrar har lyfts fram. Utskottet har i ett tidigare betänkande uppmärksammat bl.a. vikten av höjda krav på utbildning och utbildare, behovet av att särskilja snöskotrar från terränghjulingar samt möjligheten att återkalla förarbevis (bet. 2002/03: TU4).

Utskottet välkomnar dels att utbildning för snöskotrar respektive terränghjulingar särskiljs eftersom det är betydande skillnader i köregenskaper mellan dessa fordon, dels att förarbevis kommer att kunna återkallas. Det behövs, enligt utskottets mening, ett ökat säkerhetstänkande bland förare av dessa fordon. Exempelvis fortsätter ökningen av antalet omkomna personer i olyckor med fyrhjuliga terrängskotrar på väg i takt med att försäljningen av fordonen ökar. Utskottet har erfarit att 3 personer omkom 2006. Motsvarande antal för 2007 och preliminära uppgifter för 2008 var 6 respektive 5 personer. I genomsnitt omkommer 12 personer varje år i snöskoterolyckor. De omkomna förarna är ofta alkoholpåverkade. Utskottet bedömer att förslagen kommer att leda till positiva trafiksäkerhetsvinster genom att kraven på att följa gällande regler ökar. Därmed tydliggörs det personliga ansvaret för att få framföra det aktuella fordonet.

Utskottet konstaterar därmed att såväl syftet med motionsförslaget som de synpunkter som utskottet tidigare har framfört väl har tillgodosetts genom regeringens förslag.

Förarutbildning för traktorer

I ett motionsförslag föreslås utökade krav på förarutbildning för traktorer. Utskottet delar motionärens underliggande syn om att dagens traktorer är komplicerade fordon och att det kan behövas utbildning för att köra dem. Utskottet anser att även om det inträffar förhållandevis få olyckor med traktorer i vägtrafiken är det bra att frågan uppmärksammas. Samtidigt konstaterar utskottet att 2007 års körkortsutredning föreslår att det nuvarande traktorkortet ska tas bort och att körkortsbehörighet ska krävas för körning med traktor på väg. Utskottet har erfarit att utredningens förslag är föremål för remissbehandling. Utskottet vill inte föregripa det kommande beredningsarbetet med anledning av utredningens förslag och föreslår därför att riksdagen avslår det aktuella motionsförslaget.

Sammanfattning

Med hänsyn till det ovan sagda tillstyrker utskottet regeringens lagförslag punkterna 1–6. I lagförslag 6 föreslår regeringen vissa ändringar i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner. Motsvarande ändringar i samma lag föreslås också i lagförslag 7. Det sistnämnda lagförslaget är obehövligt och ska avslås. Utskottet avstyrker vidare de aktuella motionsförslagen.

Registrering av mopeder

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår ett motionsförslag om att införa registrering av mopeder klass II. Utskottet hänvisar bl.a. till att ett sådant krav skulle innebära en administrativ påлага för många människor, som inte bedöms stå i proportion till möjliga trafiksäkerhetsvinster.

Jämför reservation 2 (s).

Propositionen

Enligt nuvarande regler ska mopeder klass I vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas, 12 § första stycket 1 lagen (2001:558) om vägtrafikregister. Mopeder klass I ska alltså registreras antingen efter besiktning eller med stöd av ett intyg om överensstämmelse och vara försedda med en registreringsskylt. Motsvarande krav finns inte för moped klass II.

Regeringen uppger att Vägverket och Rikspolisstyrelsen har föreslagit att ett krav på registrering av samtliga mopeder klass II ska införas med undantag för veteranmopeder, dvs. mopeder som godkänts före den 1 januari 1975. Enligt förslaget skulle ägare av registreringspliktiga mopeder under en period på tolv månader kunna vända sig till AB Svensk Bilprovning eller SMP Svensk Maskinprovning AB för registreringsbesiktning och

registrering av sin moped. Enligt Vägverket skulle ungefär 140 000 mopeder omfattas av förslaget. Registrering antas förbättra efterlevnaden av trafikregler och övervakningen underlättas om även mopeder klass II registreras och förses med en särskiljande registreringsskylt. Problemet skulle kunna minska med att förare av klass I-mopeder tar bort registreringsskylten för att ge sken av att mopeden är en oregistrerad klass II-moped, i syfte att t.ex. köra på cykelbana. Trimningen av mopeder torde också minska genom registrering, liksom omsättningen av stulna mopeder. Enligt Vägverkets beräkningar skulle de initiala samhällskostnaderna för att registrera samtliga mopeder av klass II uppgå till maximalt 99 miljoner kronor. Vägverket uppskattar också att ca 130 miljoner kronor kunde sparas under en efterföljande femårsperiod till följd av en minskning av antalet mopedolyckor och antalet stölder av mopeder.

Regeringen instämmer i bedömningen att övervakningen av mopedförare i vissa avseenden skulle underlättas genom ett krav på registrering av moped klass II. Det finns dock, enligt regeringen, flera vägande skäl emot en sådan reform.

Regeringen anser att det inte går att bortse från att den enskilde skulle uppfatta registreringsplikten som en administrativ påлага. Ett krav på att inställa alla befintliga mopeder för registrering skulle upplevas som ingripande och besvärligt inte minst i glesbygd eftersom avstånden till närmaste besiktningsställe kan vara stort. Både i städer och i glesbygd skulle kravet att lämna in sin moped för registrering också vara en retroaktiv påлага för många personer som valt moped klass II av det skälet att det är ett enklare fordon som är omgärdat av färre regler och mindre administration.

Dessutom anser regeringen att de problem som har ansetts motivera registrering kan antas minska med de av regeringen nu framlagda förslagen. De nya behörighetskraven – kravet på körkortstillstånd för moped klass I och körkort respektive förarbevis, möjligheterna till återkallelse och varning – syftar alla till att höja trafiksäkerheten och regelefterlevnaden. Med dessa åtgärder skapas förutsättningar för ett mer ansvarsfullt beteende hos mopedister. Inte minst vetskapen att ett AM-körkort för moped klass I kan återkallas bör verka avhållande för den som t.ex. överväger att olovligt ta bort sin registreringsskylt för att i strid mot gällande regler köra sin moped klass I på cykelbana. Möjligheterna till återkallelse och varning bör kunna leda till att även problemen med trimning av mopeder, både för klass I och klass II, minskar. Det framstår som osäkert vilka ytterligare fördelar som skulle stå att vinna med en så omfattande administrativ åtgärd som registrering av alla mopeder klass II.

Försäljningsstatistik visar, enligt regeringen, att den övervägande delen av de nya mopeder som säljs i dag är mopeder klass I och att andelen mopeder klass II i nyförsäljningen är mycket liten. Sammantaget innebär

detta att mopeder klass II utgör en minskande andel av det totala antalet mopeder i trafik. Även denna omständighet talar emot ett införande av krav på registrering av moped klass II.

Det är även värt att notera att problemen med olovlig avskyltning av mopeder är hänförliga till ägare av mopeder klass I. Det bör krävas starka skäl innan man åtgärdar regelbrott som begås av en grupp trafikanter genom en ingripande påлага av retroaktiv karaktär mot en annan grupp, dvs. ägare av mopeder klass II.

Sammantaget kan ett krav på registrering inte, med beaktande av övriga nu framlagda förslag, antas ha sådan trafiksäkerhetshöjande effekt att fördelarna skulle överväga de nyss redovisade nackdelarna. Regeringen anser därför att något krav på registrering inte bör införas.

Motionen

I motion 2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 2 föreslås att både mopeder klass I och II med undantag för veteranmopeder ska vara registrerade i vägtrafikregistret för att få brukas. Motionärerna beklagar att regeringen inte tog tillfället i akt att besluta om registrering av mopeder eftersom detta avsevärt skulle underlätta polisens möjligheter att övervaka bl.a. trimning och mopedfylleri. Registrering kan också bidra till att efterlevnaden av trafikregler och ett mer ansvarsfullt beteende i trafiken förbättras generellt. Övervakningen av mopedtrafiken underlättas om även mopeder klass II registreras och förses med en särskiljande registreringsskylt. Problem med att förare av klass I-mopeder tar bort registreringsskylten för att ge sken av att mopeden är en oregistrerad klass II-moped kan undanröjas genom denna åtgärd, och trimning av mopeder och omsättningen av stulna mopeder kan förväntas minska.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att regeringen har tillställt riksdagen ett förslag som innebär en betydande skärpning av behörighetskrav och regler för förare till såväl klass I- som klass II-mopeder i enlighet med vad utskottet tidigare har begärt. Utskottet delar såväl regeringens som motionärernas bedömning att övervakningen av mopedförare skulle kunna underlättas av om klass II-mopeder var registrerade och om de har en särskiljande registreringsskylt i förhållande till klass I-mopeder. Enligt utskottets mening måste dock denna fråga vägas mot dels de olägenheter som uppstår för den enskilde att lämna in sin moped för registrering, dels kostnaderna för registreringen. Regeringen har redovisat att nyförsäljningen av mopeder klass II är begränsad, vilket bekräftas av statistik från branschen som finns på Vägverkets hemsida. Av denna framgår att det 2007 såldes 34 413 mopeder klass I, vilket ska jämföras med nyförsäljning av mopeder klass II som uppgick till 826 mopeder. Det fanns närmare 90 000 mopeder klass II i trafik 2006 enligt uppgifter från Försäkringsförbundet. Kravet på regi-

strering kommer således att drabba dem som redan har en moped och som ska lämna in den för registrering. Utskottet delar därför regeringens bedömning att det finns en stor risk för att ett sådant krav skulle uppfattas som en retroaktiv och administrativ påлага för de personer som av varierande skäl har valt ett enklare fordon än moped klass I. Särskilt i glesbygden där det ofta är långa avstånd till besiktningstillståndet blir ett sådant krav särskilt betungande.

Utskottet anser vidare att det är olämpligt att införa krav på en trafikantgrupp för att avhjälpa problem som finns hos en annan. Detta skulle i så fall vara fallet när det gäller olovlig avskyltning av mopeder klass I så att dessa kan få framföras på cykelbanor. Utskottet delar således regeringens åsikt i denna fråga.

Mot denna bakgrund instämmer utskottet i regeringens bedömning att ett krav på registrering av mopeder klass II inte leder till sådana trafiksäkerhetseffekter att de uppväger såväl kostnader som besvär för den enskilde att registrera fordonet. Enligt utskottets mening är det också väsentligt att det finns en acceptans hos de personer som berörs av de åtgärder som vidtas som syftar till att öka trafiksäkerheten. När det gäller registreringsplikt för moped klass II bedömer utskottet att en sådan acceptans med stor sannolikhet kommer att saknas. Med hänsyn till det ovan sagda avstyrker därför utskottet det aktuella motionsförslaget.

Barns trafiksäkerhet

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. säkerheten vid skolskjutsar och hastighetsbegränsningar kring skolor beroende på pågående reformarbete.

Jämför reservation 3 (s, v, mp).

Propositionen

Mål och utgångspunkter

Som utgångspunkt för regeringens redovisning hänvisas till propositionen Moderna transporter (prop. 2005/06:160) där man uppgav att transportsystemet måste anpassas för att bidra till att samhällsutvecklingen blir långsiktigt hållbar såväl ekonomiskt, miljömässigt som socialt. Förutsättningar och behov hos olika grupper ska genomgående beaktas. I sammanhanget ska barn och ungdomar ges särskild uppmärksamhet. Trafikmiljön ska uppfattas som trygg och säker av såväl barn och ungdomar som vuxna. Barn bör i stor utsträckning kunna förflytta sig på egen hand utan att vara beroende av att vuxna följer eller skjutsar dem. Detta gäller även barn

som på grund av en funktionsnedsättning eller av annat skäl har svårigheter att orientera eller röra sig fritt, eller är hänvisade till särskilt anpassade transporter.

För Vägverket och Banverket har regeringen angivit två mål som preciserar ambitionen om barns tillgänglighet och säkerhet. Det ena är att andelen barn och unga som på egen hand kan utnyttja vägtransportsystemet ökar. Det andra är att prioritera åtgärder som syftar till att förbättra barns säkerhet. Regeringen uppger att det i Vägverkets strategiska plan för åren 2008–2017 anges att barns skolvägar ska prioriteras och att FN:s konvention för barns rättigheter ska tillämpas i all verksamhet. Enligt planen är målet att antalet barn i tätort och på landsbygd som på egen hand tryggt och säkert kan ta sig till skolan årligen ska öka fram till 2017. Det framgår också att barn ska ges ökad tillgänglighet och delaktighet i Vägverkets dialog med användarna.

Av propositionen framgår vidare att regeringen i sin skrivelse Utveckling av den nationella strategin för att förverkliga barnkonventionen (skr. 2003/04:47) anger att syftet med barnpolitiken och barnkonventionsarbetet är att det ska anläggas ett barnperspektiv i alla de beslut och andra åtgärder som rör barn. Inom Regeringskansliet finns en särskild samordningsfunktion för barnpolitiken med utgångspunkt från barnkonventionen.

Antalet dödade barn som oskyddade trafikanter har minskat kraftigt under de senaste årtiondena. Forskning visar att en viktig förklaring till denna minskning är att rörelsefriheten för barn har minskat. Regeringens utgångspunkt är att trafiksäkerhet och rörelsefrihet har en stark koppling till varandra. Barns rörelsefrihet är, enligt regeringen, viktig. För att öka barns säkerhet och rörelsefrihet i trafiken krävs ett systematiskt arbete för att anpassa trafiken även för barn som oskyddade trafikanter.

Dödade och skadade barn i trafiken

Enligt det tidigare etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen borde antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor ha minskat med minst 50 % till 2007 räknat från 1996 års nivå. Regeringen uppger att 51 barn i åldrarna 0–17 dödades i trafiken 1996. År 2007 dödades 32 barn i trafiken. Det innebär, enligt regeringen, att målet om en halvering av antal dödade är betydligt närmare att uppfyllas för barn än för den vuxna befolkningen. Regeringen uppger att man avser att återkomma till riksdagen med en redovisning av inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nytt etappmål.

Åldersgruppen 15–17 år är utsatta i trafiken och utgör i dag ca 60 % av samtliga trafikdödade barn. Särskilt utsatta är 15-åringar där nästan hälften av dem som dödas är mopedister. Enligt regeringen visar Vägverkets djupstudier av barn som dödas i trafiken under åren 1997–2003 att fler äldre barn än yngre dödas som fotgängare. Den största olycksrisken är när barn

ska korsa en väg. Nästan hälften av dem som dödats i åldersgruppen 15–17 år som fotgängare hade hög eller mycket hög promillehalt alkohol i blodet. De flesta olyckor inträffade på sommaren under kvälls- och nattetid.

Studierna visar även att dödsolyckor med barn som cyklister var störst i åldersgruppen 12–13 år. Nästan 80 % av dem som förolyckades var pojkar. Korsande av väg var den vanligaste olycksorsaken. Vid de flesta olyckor hade barnet inte använt hjälm och det var framför allt pojkar som saknade hjälm. Ungefär två tredjedelar av alla barn som dödats i vägtrafiken är pojkar i åldersgruppen 13–17 år. Ungefär hälften av dessa är bilförare eller bilpassagerare.

Av propositionen framgår att det inte finns någon heltäckande bild av barns skador i trafiken. Olycksstatistik baserad på polisrapporter säger för lite om den verkliga skadegraden i allmänhet och om olycksbilden för de oskyddade trafikanterna i synnerhet.

Utvecklingsområden och åtgärder

Enligt regeringen har en rad viktiga trafiksäkerhetsbeslut tagits de senaste åren som har bäring på barn. Sedan 2005 gäller en lag om obligatorisk cykelhjälm användning för barn under 15 år. Sedan 2007 ska barn som är kortare än 135 centimeter använda en särskild skyddsanordning i bilen. Ytterligare beslut och åtgärder är, enligt regeringen, att kommuner får rätt att besluta om 30 km/h i tätort (1998), de senaste årens ökade användning av hastighetsdämpande åtgärder i tätort samt regeln om att alla nya bussar (ej stadsbussar) ska ha bälte på alla platser (2004).

Säker skolväg

Regeringen uppger att 250 000–290 000 barn dagligen åker skolskjuts till och från grundskolan, vilket sammantaget utgör ca 100 miljoner resor per år. Nästan en tredjedel av alla barn som åker skolskjuts åker med linjetrafiken, och utvecklingen går mot att andelen barn som åker med särskild upphandlad skolskjuts minskar. Barns resor till och från skolan motsvarar drygt en fjärdedel av alla bussresor i linjetrafik.

Trots att bussresor är ett relativt säkert sätt att ta sig fram i trafiken sker, enligt regeringen, alltför många tillbud i samband med barns resor till och från skolan. Det finns ett mörkertal när det gäller barn som skadas i samband med skolskjutsning, men i genomsnitt dör 2 barn, 12 skadas svårt och 31 skadas lindrigt per år. Erfarenheter visar att de flesta olyckor som inträffar i samband med skolskjuts sker utanför bussen vid av- och påstigning, då barn går över vägen eller väntar vid hållplatsen. Åtgärder som vidtas för att höja säkerheten för barn som reser till och från skolan berör därmed all busstrafik, vilket i sin tur kommer att medföra att säkerheten höjs för bussresenärer i allmänhet. Vägverket har också genomfört undersökningar om hur barn uppfattar sin skolskjuts. Undersökningen visade att fler flickor än pojkar upplevde problem och kände sig otrygga i samband med sin skolskjuts.

I december 2005 beslutade regeringen om en ny förordning som innebär en försöksverksamhet med hastighetsbegränsning vid passering av ett fordon i linjetrafik, exempelvis buss, eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning. Försöksverksamheten innebär att Vägverket kan meddela föreskrifter om att fordon inte får föras med högre hastighet än 30 km/h när det passerar ett fordon i linjetrafik eller skolskjuts som stannat för på- eller avstigning. Försöket, som genomförs i samarbete med Vägverket och berörda kommuner (Luleå, Örnsköldsvik, Gotland, Kristianstad och Linköping), gäller vissa vägar, vägsträckor eller samtliga vägar inom ett visst område. Syftet med försöksverksamheten är att undersöka om säkerheten kring skolskjutsarna ökar. Beslutet gör det möjligt att bedriva försöket från den 1 januari 2006 och som längst fram till den 31 december 2010.

Vägverket arbetar också med att se över hur informationssystem om skador och olyckor inom vägtransportsystemet ska kunna ge bättre uppgifter om barn som skadats eller dödats i samband med skolskjutsning. Enligt regeringen leder nedläggning av skolor på landsbygden till ökade krav på att säkra busshållplatser ska finnas längs det statliga vägnätet.

Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram dels en handbok för upphandling av transporter, dels en handbok för förare av skolskjutsar. Dessutom ger man ut nyhetsblad med nyhetssammanfattningar för skolskjutsansvariga och anordnar årligen en skolskjutskonferens för berörda aktörer.

Regeringen betonar att infrastrukturplaneringen är en viktig del i arbetet med att skapa ökad trafiksäkerhet för barn. Kommunerna har enligt lag ansvaret för plan- och byggfrågor, vilket även omfattar planering och anläggning av kommunens skolvägar. Det är, enligt regeringen, av yttersta vikt att kommunerna i sin planering även fortsättningsvis prioriterar barns transporter till och från skolan, inte bara vad gäller säkra skolskjutsar utan också genom att utforma och införa genomgående, säkra och tillgängliga gång- och cykelvägar. Sveriges Kommuner och Landsting har tagit fram hjälpmedel för kommunerna i deras planering av skolvägarna, t.ex. idéskriften Trygga skolvägar.

Barnkonventionen i verksamheten

Barns och ungdomars inflytande och delaktighet är en viktig del i arbetet med att införa ett barnperspektiv i verksamheten. Statliga myndigheter har en uppgift i arbetet med att realisera barns rätt att komma till tals i frågor som rör dem.

Artikel 12 i barnkonventionen uttrycker principen att barn utifrån sin ålder och mognad har rätt till delaktighet och inflytande i de frågor som berör dem. Liksom för vuxna är det angeläget för barn och ungdomar att få sin röst hörd i frågor som berör dem och som är en del av deras vardagsliv. För att få inflytande krävs, enligt regeringen, bredare kunskap om de aktuella frågorna och om alternativa lösningar.

Enligt regeringen har kommunerna, i samarbete med bl.a. Vägverket, en viktig roll i arbetet med att ta fram metoder och arbetssätt för att barn ska kunna komma till tals och påverka sin situation i samhälls- och trafikplanering. Regeringen uppger att Barnombudsmannen anser att kravet på att en barnkonsekvensanalys (BKA) ska göras vid alla beslut som rör barn ska ses som en utgångspunkt för ett långsiktigt och tålmodigt utvecklings- och förändringsarbete inom en verksamhet. En BKA görs lämpligen inom ramen för sociala konsekvensbeskrivningar. De flesta BKA som genomförts har gällt gång- och cykelvägar, busshållplatser, gång- och cykelpassager. Det krävs fortsatt utvecklingsarbete och dokumentation inom detta område.

Regeringen uppger att en genomlysning av genomförda BKA bör göras som dels kan ligga till grund för revision av befintligt underlag, dels för att stimulera till fler analyser. BKA bör utvecklas för att även kunna användas inom områden som drift och underhåll, fördelning av medel, framtagning av förordningar och föreskrifter m.m. Enligt regeringen arbetar Vägverket med att revidera riktlinjerna för barnkonsekvensanalyser för att tydligt peka ut under vilka betingelser en BKA ska genomföras. Regeringen redovisar vidare att Banverket också har för avsikt att tillämpa dessa riktlinjer. Vägverket avser också att stödja kommunerna med att genomföra barnkonventionen i den kommunala verksamheten.

Regeringen lyfter fram att exponeringsstudier är en viktig bakgrundsfaktor för att öka kunskapen om hur olika faktorer påverkar trafiksäkerheten för barn. Få studier beskriver barns exponering i trafiken, särskilt när det gäller de yngre barnen. Vägverket bör, enligt regeringen, se över vilka exponeringsstudier som på lång sikt är möjliga att genomföra för att kunna beskriva effekter av olika åtgärder. Insatser för att öka barns tillgänglighet till aktiviteter på egen hand bör identifieras och vägas mot andra tänkbara åtgärder och prioriteringar under åtgärdsplaneringen.

Övriga åtgärder

Av propositionen framgår vidare att det är möjligt att ytterligare öka hjälmanvändningen bland barn genom att informera föräldrar och kommuner om skadebilden för barn som cyklist. Ökad cykelhjälm användning är ett effektivt sätt att öka säkerheten för barn som cyklist i trafiken. Lagen om obligatorisk hjälmanvändning för barn upp till 15 år har, enligt regeringen, lett till en kraftigt ökad hjälmanvändning bland barn. Regeringen pekar på att även om antalet dödade barn som cyklist inte är stort jämfört med övriga trafikantkategorier är barn som cyklist den största skadegruppen.

Regeringen utvecklar vidare frågan om barn i bil på grundval att undersökningar visar att det finns stora möjligheter att minska antalet dödade barn som bilpassagerare genom korrekt användning av rätt skyddsutrustning. Vägverket arbetar med att ge information till brukaren om dels säkerhetsanordningar i bil, dels huruvida krockkudden är aktiv eller inte.

Slutligen behandlar regeringen skolans arbete med trafikfrågor bl.a. mot bakgrund av Vägverkets avrapportering av ett regeringsuppdrag 2007, Att vidareutveckla stödet till skolans arbete med trafikfrågor. Underlaget innehåller förslag om att bredda synen på kunskapsområdet trafik och koppla det till lärande för hållbar utveckling. Trafikfrågor som knyter an till barnens vardagsmiljö och de problem som barnen upplever kan vara ett sätt att konkretisera lärande för hållbar utveckling. Vägverket föreslår även i sin redovisning av uppdraget att regeringen ska tydliggöra kunskapsområdet trafik i relevanta styrdokument för skolan. Denna fråga kommer, enligt regeringen, att behandlas i samband med förslag till nya kursplaner för grundskolan.

Regeringen redovisar att Vägverket har bildat en samarbetsgrupp tillsammans med Sveriges Kommuner och Landsting, Myndigheten för skolutveckling, Rikspolisstyrelsen och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) i syfte att arbeta fram ett underlag som kan vara ett stöd i skolans arbete med lärande för hållbar utveckling.

Tidigare riksdagsbehandling

Ett enigt utskott föreslog i ett betänkande om trafiksäkerhet från våren 2001 (bet. 2000/01:TU13) att riksdagen skulle besluta om ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn. Bakgrunden till utskottets ställningstagande var att i storleksordningen 50 barn under de senaste tio åren hade dödats varje år och omkring 2 800 per år hade skadats i vägtrafiken. Utskottet konstaterade att det innebar att de flesta barnolycksfallen med dödlig utgång i Sverige var trafikolyckor. Vidare hade utskottet erfårit att ca 60 % av alla barn upp till 15 år som omkommer i olyckor gör det i trafiken. Motsvarande andel i åldern 15–19 år var 80 %. Enligt utskottet var inte detta förhållande acceptabelt. Trafikolyckor, med dödsfall eller med livslångt lidande som följd, orsakar inte bara barn och deras anhöriga stort lidande utan leder också till stora kostnader för samhället.

Utskottet hänvisade till FN:s barnkonvention som bl.a. ska genomsyra all verksamhet som berör barn samt att barnets bästa alltid ska beaktas i beslutsfattandet. Lämpliga åtgärder ska därvid vidtas för att bl.a. säkerställa barns överlevnad och utveckling och för att erkänna barns rätt till lek och rekreation. Barnaspekten får inte glömmas bort när olika intressen ska vägas samman. Utskottet ansåg att det därför var angeläget att ett barnperspektiv ytterligare utvecklas och beaktas inom trafiksäkerhets- och vägtransportområdet i syfte att öka trafiksäkerheten och rörelsefriheten för barn och ungdomar.

Vidare hänvisade utskottet till beslutet om nollvisionen. Enligt utskottets mening måste ett första steg i ljuset av nollvisionen och barnkonventionen vara att inget barn ska dö eller åsamkas en långvarig skada eller hälsoförlust på väg till eller från skolan på grund av brister i vägtransportsystemet. Särskilda åtgärder behövde därför, enligt utskottet, vidtas för att förbättra

säkerheten utmed skolvägarna. Barn i tätort bör kunna gå eller cykla till skolan och till sina fritidsaktiviteter utan att vara hänvisade till att bli skjutsade eller på annat sätt eskorterade av vuxna. Om barn inte på egen hand kan ta sig till skolan innebär det konsekvenser bl.a. i form av att det hindrar barnen att på ett rutinmässigt och naturligt sätt bibehålla och öka sin fysiska kondition samt att det begränsar barnens möjligheter att utveckla ett oberoende av föräldrarna. Dessutom innebär ett ökat skjutsande av barn till skolan i tätorterna ökade kostnader och bidrar till trafikstockning.

Utskottet uppmärksammade vidare att många barn behöver åka skolskjuts för att ta sig till sin skola. Skolskjutsverksamhet måste vara säker för skolbarnen. Skolskjutsförarens ansvar för barnens säkerhet under barnens resa, liksom vid på- och avstigning, behöver klargöras. Ett system där det ställs krav på genomförd specialutbildning för att få tillstånd att köra skolskjuts bör övervägas liksom frågan om behovet av en regel som förbjuder omkörning av stillastående skolskjutsar. Även frågor om bilbälten i alla skolskjutsfordon, liksom obligatoriskt krav på alkoholås, kan bidra till ökad säkerhet. Dessutom måste tillbuds- och olycksrapportering vid skolskjuts förbättras.

Barn och ungdomar som cyklar är en särskilt utsatt grupp. Det behövs fler och bättre cykelvägar och sammanhängande cykelstråk. Det räcker ofta inte med att anordna cykelvägar. För att cyklister ska vilja använda cykelbanor måste de vara planerade både för framkomlighet och bekvämlighet. Om det exempelvis är långa omvägar vid en planskild korsning medverkar det inte till att barn och ungdomar använder sig av dessa cykelbanor.

Av barnkonventionens artikel 6 framgår att varje barn har en inneboende rätt till livet och att konventionsstaterna till det yttersta av sin förmåga ska säkerställa barnets överlevnad och utveckling. Enligt utskottet är riksdagens tidigare beslut om nollvisionen som ett långsiktigt mål för trafiksäkerhetsarbetet ett viktigt uttryck för den strävan och det förhållnings-sätt som ska gälla för transportsektorn och som också ligger väl i linje med FN:s barnkonvention. För att detta synsätt ska kunna förverkligas behövs en rad ytterligare åtgärder vidtas. Utskottet ansåg att det behövs en samlad strategi för de ytterligare åtgärder som behöver vidtas för att öka skyddet för barnen i trafiken. Enligt utskottet borde regeringen därför samlat redovisa för riksdagen vilka åtgärder som behövs för att öka barns och ungdomars säkerhet i trafiken. Utgångspunkter för en sådan redovisning borde vara nollvisionen, inklusive delmålet för 2007, samt FN:s konvention om barnets rättigheter. Utskottet pekade på att viktiga frågor i en sådan redovisning bl.a. är hur trafiksäkerheten bör beaktas vid skolskjutsverksamhet samt behovet av ytterligare åtgärder för att öka säkerheten vid cykling, bl.a. en ökad användning av cykelhjälm. Således föreslog utskottet att riksdagen skulle ge regeringen till känna vad utskottet anfört om ett

ökat barnperspektiv och behovet av en samlad redovisning för riksdagen med strategi och åtgärder som behövs för att öka trafiksäkerheten för barn och ungdomar.

Därefter har utskottet årligen i sina betänkanden om trafiksäkerhet återkommit till frågan och starkt understrukit vikten av att regeringen återkommer med den redovisning som har begärts.

I det följande redovisas de frågor rörande trafiksäkerhet och barn som utskottet har uppmärksammat regeringen på över tiden.

- Skolskjutsförarens ansvar och utbildning (bet. 2001/02:TU10, bet. 2002/03:TU4)
- Omkörningsförbud för skolskjutsar (bet. 2001/02:TU10, bet. 2002/03:TU4)
- Bilbälte och obligatoriskt alkolås i skolskjutsar (bet. 2001/02:TU10)
- Förbättrad tillbuds- och olycksrapportering (bet. 2001/02:TU10)
- Ökad användning av cykelhjälm (bet. 2001/02:TU10).

Utskottet har också framhållit att den begärda redovisningen från regeringen borde återspegla konkreta erfarenheter av hittillsvarande arbete och vilka insatser som planeras för att ytterligare utveckla arbetet med barnkonsekvensanalyser i syfte att leva upp till FN:s konvention om barnets rättigheter (bet. 2005/06:TU13).

Motionerna

I *motion 2008/09:T252 av Jan Ericson (m)* konstateras att ett antal mycket svåra olyckor har inträffat då barn har färdats till och från sin skolskjuts. Frågan om säkerheten för skolbarn har utretts under många år av bl.a. Vägverket. Vissa åtgärder har vidtagits men dessa har visat sig vara otillräckliga. Ett införande av en begränsning av hastigheten till 30 km i anslutning till skolor har endast bidragit till en falsk säkerhet då respekten för hastighetsgränsen är dålig, i synnerhet bland yrkeschaufförer. Många kommuner har tagit sitt ansvar och genomfört säkerhetshöjande åtgärder som exempelvis inköp av reflexvästar för sexåringar. Motionären menar dock att den viktigaste åtgärden kvarstår, vilken är att lagstifta om omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn stiger av och på sin skolskjuts.

I *motion 2008/09:T318 av Catharina Bråkenhielm (s)* uppmärksammas frågan om bilbälten och alkolås i skolskjutsar. Motionären menar att det inte råder någon tvivel om att drogfrihet hos chaufförer och att barn använder säkerhetsbälte är av avgörande betydelse för säkra transporter. Trots allvarliga olyckor och en intensiv debatt är det för många kommuner som inte ställer krav på bilbälten och alkolås vid upphandling av skolskjutsar. Motionären begär att en lagstiftning om krav på säkerhetsbälten och alkolås i skolskjutsar införs.

I motion 2008/09:T333 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) påtalas att hastigheten är en viktig faktor för både uppkomsten och följden av trafikolyckor. Detta gäller i synnerhet för olyckor där barn är inblandade. Hastigheten vid påkörningsögonblicket är, enligt NTF, den avgörande skillnaden mellan liv och död. Gående eller cyklister som blir påkörda i 30 km/h överlever ofta. Däremot är risken att omkomma större än att överleva vid en påkörning i 50 km/h. Därför begärs att hastighetsbegränsningar på vägar som passerar skolor alltid ska vara 30 km/h (*yrkande 1*). En annan risk för att barn skadas eller omkommer i trafiken är när barn stiger på och av skolbussen. För att minska risken för sådana olyckor föreslås att skolbussen ska stanna på den sida av vägen som innebär att skolbarn som åker med bussen inte behöver korsna vägen (*yrkande 2*). Skälet är att undvika situationer där barnen springer bakom och framför bussen i farliga trafiksituationer.

I motion 2008/09:T409 av Ulf Grape och Ulf Berg (båda m) uppges att det finns en lagreglering om att när det finns bilbälte i bussar så ska dessa användas av passagerarna. I vissa bussar, främst stadsbussar, finns plats för barnvagnar och rullstolar. Dessa kan i bästa fall spännas fast i bussen under färd. För de bussar som saknar sådana möjligheter borde det, enligt motionärerna, vara obligatoriskt att bussen är utrustad med ett antal säten med integrerad barnstol för de barn som är för små för att spännas fast i bussens säkerhetsbälte. Alternativt ska bussen tillhandahålla barnstol. Motionärerna begär att lagen om säkerhetsbälte i bussar utökas med ett sådant krav.

I motion 2008/09:T541 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s) uppmärksammas att många kommuner har fattat beslut om att sänka hastigheten till 30 km/h på gator och vägar som ligger i anslutning till skolor och förskolor. Det finns dock fortfarande sådana gator och vägar där kommunerna inte har infört en hastighetsbegränsning till 30 km/h. Motionärerna begär att riksdagen ska lagstifta om en sådan hastighetsbegränsning eftersom trafiksäkerhetsåtgärder riktade mot barn måste ges en hög prioritet i enlighet med FN:s konvention om barns rättigheter och riksdagens beslut om nollvisionen.

Utskottets ställningstagande

Inledningsvis vill utskottet understryka att insatser som främjar en ökad trafiksäkerhet för barn är synnerligen angelägna eftersom trafikolyckor med barn inblandade är särskilt tragiska. Denna ståndpunkt i kombination med att utskottet fäster stor vikt vid att barnperspektivet ytterligare utvecklas och beaktas inom trafiksäkerhets- och vägtransportområdet låg till grund för förslag från ett enigt utskott våren 2001 om att riksdagen skulle besluta om ett tillkännagivande om trafiksäkerhet för barn. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet att regeringen redovisar resultatet av det aktiva reformarbetet som har bedrivits sedan riksdagens tillkännagivande. Likaså

anser utskottet att det är positivt att antalet omkomna barn har minskat kraftigt under 2008 jämfört med 2007, från 32 till 19 omkomna barn enligt preliminära uppgifter från Vägverket. Som framgått ovan i beskrivningen var bakgrunden till riksdagens tillkännagivande 2001 att utskottet hade uppmärksammat att ungefär 50 barn under den senaste tioårsperioden hade omkommit varje år i vägtrafiken. Det är därför, enligt utskottets mening, särskilt glädjande att det sedan dess har skett en sådan påtaglig minskning av antalet omkomna barn. Den utveckling som har skett tyder, enligt utskottets mening, på att det genomförda reformarbetet har lett till goda resultat.

Utskottet har erfarit att den mest påtagliga minskningen av antalet omkomna barn och ungdomar avser dem som går eller cyklar. Antalet omkomna mopedister är som framgått i bakgrundsteckningen ett problem. Utskottet bedömer emellertid att den negativa trenden för omkomna och allvarligt skadade mopedister bör kunna vända genom de förslag som tidigare behandlats i detta betänkande.

I flera motionsförslag uppmärksammas såväl säkerheten vid skolskjutsar som behovet av hastighetsänkringar kring skolor. Utskottet delar motionärernas åsikt om att trafiksäkerhetsåtgärder riktade mot barn måste ha hög prioritet. Samtidigt konstaterar utskottet att utvecklingsarbetet har fortsatt sedan regeringen gjorde sin redovisning till riksdagen. I oktober 2008 lämnade Vägverket ett förslag till regeringen om en lagstadgad 30-regel. Förslaget innebär att en ny regel om 30 km/h för fordon som passerar en buss vid en hållplats införs. Det omfattar bussar som är utmärkta med en 30-skyld och på vägar där hastighetsbegränsningen är 70 km/h eller lägre. Förslaget baseras på en utvärdering av en försöksverksamhet som visar på positiva effekter, bl.a. har medelhastigheten för såväl mötande som upphinnande fordon sänkts.⁴ Utskottet har erfarit att man inom Vägverket fortsätter arbetet med att ta fram författningsförslag för den nya regeln som avses gälla för både skolskjutsar och annan kollektivtrafik.

Av den ovannämnda rapporten framgår att Vägverket planerar ett fortsatt arbete med säkra skolskjutsar. Det gäller exempelvis att ta fram:

- gemensamma regler för dels resor till och från skolor med linjetrafik, dels särskilt upphandlade skolskjutsar,
- kriterier för säkra platser för på- och avstigning samt säkra vägar till och från busshållplatserna,
- utvecklade metoder för att upprätta skolreseplaner för samtliga elever och utvärdera nyttan av detta (arbetet ska bedrivas i samarbete med Sveriges Kommuner och Landsting).

⁴ Vägverket, Utvärdering av 30-regeln, Publikation 2008:127.

Utskottet välkomnar att utvecklingsarbete med barns trafiksäkerhet fortsätter. Enligt vad utskottet har erfarit är det särskilt angeläget att likartade eller samma bestämmelser gäller för både särskilt upphandlade skolskjutsar och skolresor som företas med linjetrafik eftersom ungefär 50 % av resor till och från skola numera sker med linjetrafik.

I ett motionsförslag begärs en särskild lagstiftning om alkolås och säkerhetsbälten i skolskjutsar. Utskottet kommer senare i ett avsnitt att redovisa sina ställningstaganden om åtgärder mot rattfylleri på grundval av regeringens redogörelse i frågan. Därtill går utvecklingen mot att allt fler barn reser till och från skolan med linjetrafik samtidigt som allt fler transportföretag inför alkolås.

När det gäller motionsförslaget om integrerade barnstolar i bussar m.m., har utskottet erfarit att det inte finns någon större trafiksäkerhetsrisk med barn i buss. Exempelvis har inget dödsfall inträffat med små barn i buss under de senaste 25 åren enligt uppgifter från Vägverket.

Med hänsyn till det ovan sagda anser utskottet att det är väsentligt att avvakta resultatet av det pågående utvecklingsarbetet och är därför inte berett att förorda någon särskild lagstiftning eller särskilda åtgärder med anledning av motionsförslagen. Utskottet avstyrker således de här behandlade motionsförslagen.

Synskadades trafiksäkerhet

Propositionen

Beslut och bestämmelser

Regeringen redovisar att det finns en rad beslut som berör funktionshindrades rörlighet och i detta de synskadades trafiksäkerhet. De nationella målen för handikappolitiken innebär en samhällsgemenskap med mångfald som grund, att samhället utformas så att människor med funktionshinder i alla åldrar blir fullt delaktiga i samhällslivet samt jämlikhet i levnadsvillkor (prop. 1999/2000:79, bet. 1999/2000:SoU14). Enligt beslutet har de statliga myndigheterna ett speciellt ansvar för genomförandet av handikappolitiken. Målet är att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafiken, fortlöpande ska öka och att kollektivtrafiken senast 2010 bör vara tillgänglig för personer med funktionshinder.

Exempel på ytterligare frågor som regeringen uppmärksammar är att Vägverket tillsammans med Banverket har tagit fram ett nationellt handlingsprogram för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling. Vägverket och Sveriges Kommuner och Landsting ger vidare ut publikationen VGU, Vägars och gators utformning, som är ett hjälpmedel för att utforma vägar och gator. Även Boverket har föreskrifter och allmänna råd för utformning av offentliga miljöer samt tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga på bl.a. allmänna platser.

Det finns även en FN-konvention om funktionshinder, som Sverige har skrivit under men ännu inte ratificerat. Den behandlar bl.a. rätten till tillgänglighet, frihet och personlig säkerhet, att leva självständigt och delta i samhället samt personlig förflyttning. Arbetet med att översätta konventionen till svenska pågår.

För att underlätta fri rörlighet inom unionen har ett antal initiativ tagits av EU genom antagande av förordningar med tvingande minimistandard av konsumenträttslig art inom transportsektorn. Dessa rättsakter ger bl.a. rättigheter för personer med funktionshinder. År 2006 kom den första EG-regleringen som innebär att personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet ska skyddas från diskriminering i samband med flygresor och, 2007 antogs en motsvarande förordning för järnvägssektorn. Förordningarna ger även under vissa förutsättningar rätt till assistans i samband med flyg- och tågresor. Förordningens krav riktar sig mot ett antal aktörer, exempelvis flygplatser och stationsförvaltare, transportörer, researrangörer och nationella myndigheter. EU planerar även för liknande rättsakter för buss- och fartygsresenärers rättigheter.

Risker för synskadade i trafiken

Regeringen redovisar att risken för synskadade att skadas i vägtransportsystemet antas vara större än för seende personer men det finns inte belagt i nationell skadestatistik på grund av att man inte registrerar olyckor på ett sådant sätt. Samtidigt framgår att nedsatt syn eller att helt sakna synförmåga kan innebära att man har svårigheter med orientering och att ta del av information, särskilt i främmande miljöer. För att tryggt korsa gator och vägar, gå över vid övergångsställen, andra gångpassager etc. krävs varnings- och riktningshjälp och gärna ljus- och ljudsignaler.

Av propositionen framgår vidare att mopeder och cyklar är ett stort problem för synskadade. Detta gäller särskilt på gemensamma gång- och cykelbanor, men problem finns också vid korsning av vägar. De körs fort och hörs inte alltid så bra i annat bakgrundsbrus. Övriga fordon på vägarna kan också vara svåra att uppfatta och bedöma riktning på. Att för en synskadad eller blind kunna förutse faror som rör sig, och hur snabbt de närmar sig, kan vara en omöjlighet.

Åtgärder för ökad trafiksäkerhet bland synskadade

Regeringen uppger att det finns tämligen god kunskap om hur synskadade orienterar sig tryggt i trafikmiljöer. Aktuell forskning visar bl.a. att en blind person som orienterar sig med vit käpp behöver lämpliga fysiska utformningsdetaljer att orientera sig efter som exempelvis kontinuerliga stråk, naturliga eller konstgjorda markeringar på marken som ger stöd i orienteringen, s.k. ledytor. Regeringen konstaterar att kraven på att göra olika typer av fysiska miljöer orienterbara och användbara även för synska-

dade personer har höjts. Anledningen till detta är bl.a. att övergångsställen har tagits bort och att man blandar trafikanter i gaturummet utan några speciella trafiktekniska lösningar.

Trafikintegrering och trafikseparering är, enligt regeringen, de två principer som används för att bygga framtidens stadsrum. I s.k. samrum utformas torg eller korta sträckor i tätorter utan avgränsningar mellan olika trafikantgrupper. Samrum ökar kraven på trafikantens informationshantering eftersom miljön är händelserik. Det är svårare att förutsäga hur en given situation kommer att utveckla sig, och tanken är att det uppstår ett visst mått av otrygghet som ska leda till högre säkerhet. Det har bekräftats att trafikolyckorna har minskat betydligt i dessa områden. Men för att synskadade och blinda ska kunna orientera sig på ett säkert sätt krävs att man bygger in någon slags logik och struktur på denna gemensamma yta.

Trafikseparering innebär ett mer traditionellt sätt att lösa problem där gång- och cykelbanor är åtskilda från körbanan och kan vara separerade sinsemellan. Övergångsställen eller andra gångpassager kan vara förhöjda, körbanor byggas smalare, hastigheter dämpas genom att slät asfalt byts ut mot gatsten och man har ljus- och ljudsignaler.

Enligt regeringen är kollektivtrafiken till viss del anpassad för synskadade men det finns fortfarande en hel del kvar att göra för att infrastruktur, terminaler, fordon samt information, boknings- och biljettsystem ska bli tillgängliga. Regeringen uppger att Banverket och Vägverket, i det nationella handlingsprogrammet för kollektivtrafikens långsiktiga utveckling, har definierat ett prioriterat nätverk som ska vara tillgängligt för personer med funktionshinder, inklusive för synskadade.

Enligt regeringen finns såväl pågående som genomförda forsknings- och demonstrationsprojekt som syftar till att öka kunskapen om möjliga åtgärder för att öka synskadades tillgänglighet och trafiksäkerhet. Olika idéer på förbättringar prövas som demonstrationsprojekt tillsammans med synskadade personer. Internationell standardisering av taktila markytor pågår för att synskadade ska känna igen och förstå logiken i hur man orienterar sig oavsett var man befinner sig. I Borlänge pågår sedan 2001 ett projekt där olika utformningar av gångpassager, ledytor, sammanhängande ledstråk, kantsten, ytmaterial, kontrastmarkeringar, avskiljning mellan gång- och cykelytor etc. testas.

I Framsynprojektet testas ledsagningsssystem med hjälp av GPS för synskadade som även innehåller realtidsinformation om kollektivtrafik. Projektet leds av Trafikforskningsinstitutet på uppdrag av Stiftelsen Teknikdalen, Vägverket och Banverket.

Vägverket bedriver vidare ett projekt, Intelligent teknikkäpp för synskadade. Där har ett ledstråk försetts med passiva transpondrar med RFID-teknik, en teknik för att läsa och lagra information på avstånd från små kombinerade radiosändare/mottagare och minnen, s.k. taggar. Försök pågår även med s.k. akustiska ledfyror som aktiveras med en sändare hos den synskadade. Vid aktivering förmedlas information om platsen eller sänds

ett konstant ljud som stöd för lokalisering och orientering. Vidare pågår utveckling av ljushetskontrastmarkering i den yttre miljön i syfte att förbättra Boverkets byggregler. Studier pågår även av utformning och användning av cirkulationsplatser utifrån synskadades perspektiv. Andra viktiga utvecklingsområden inom synskadeområdet är exempelvis drift och underhållsmetoder, utvecklat samarbete med syncentraler och rehabiliteringsaktörer, spridning och implementering av goda resultat och skadestatistik.

Slutligen redovisar regeringen sin uppfattning om att jämställa den vita käppen med stopptecken – en fråga som har väckts i olika sammanhang. Enligt regeringen skulle en sådan bestämmelse innebära att enskilda fick behörighet att ge anvisningar för trafiken, vilket skulle kräva stöd i lag. Regeringen bedömer att en sådan bestämmelse skulle öka riskerna för de synskadade då de flesta olyckor vid övergångsställen i första hand beror på att den gående inte uppfattas i tid. Vid obehövade övergångsställen har en förare redan väjningsplikt gentemot gående som gått ut på eller just ska gå ut på övergångsstället. I detta sammanhang konstaterar regeringen att det för säkerheten vid övergångsställen är avgörande att fordonshastigheterna är låga, både för att man i låga hastigheter bättre uppfattar vad medtrafikanterna avser göra och för att konsekvenserna vid en olycka blir lindrigare. För framkomligheten och tydligheten för rörelsehindrade och synskadade är detaljutformningen mycket viktig.

Tidigare riksdagsbehandling

På grundval av ett förslag från ett enigt utskott beslutade riksdagen under våren 2006 om ett tillkännagivande när det gäller synskadades trafiksäkerhet (bet. 2005/06:TU13, rskr. 2005/06:112). Utskottet framhöll att det är av största vikt att stor hänsyn tas till de funktionshindrades särskilda förutsättningar i trafikmiljön. I sammanhanget uppmärksammades att borttagande av övergångsställen utgör ett särskilt hinder för synskadade. Utskottet påpekade att det fanns brist på information om trafiksäkerhet och tillgänglighet för synskadade. Mot denna bakgrund begärdes att regeringen skulle göra en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som vidtas och planeras för att öka trafiksäkerheten för synskadade i syfte att uppnå de av riksdagen beslutade målen när det gäller trafiksäkerhet och tillgänglighet. Utskottet anförde vidare att frågan om respekten för den vita käppen i trafiken borde uppmärksammas i detta sammanhang.

Utskottets ställningstagande

När det gäller synskadades trafiksäkerhet konstaterar utskottet att regeringens redogörelse med anledning av riksdagens tillkännagivande visar att det pågår ett intensivt utvecklingsarbete. Utskottet anser att det är särskilt glädjande att informationsteknikens möjligheter tas till vara för att öka trafiksä-

kerheten för synskadade, och utskottet utgår från att regeringen vidtar nödvändiga åtgärder så att goda resultat från enskilda projekt får en vidare spridning i hela landet.

Utskottet vill samtidigt nämna att frågor som rör tillgängligheten för funktionshindrade hösten 2008 behandlades i betänkande 2008/09:TU2 med anledning av regeringens proposition 2008/09:35, Framtidens resor och transporter. I detta sammanhang betonade utskottet, i likhet med vad som framfördes i såväl propositionen som motioner, att tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning i kollektivtrafiken är en angelägen och viktig fråga. Utskottet var bekymrat över att regeringens bedömning att det av riksdagen beslutade målet att kollektivtrafiken ska göras tillgänglig för personer med funktionsnedsättning senast 2010 inte ser ut att nås. Samtidigt välkomnade utskottet att regeringen aviserar en rad åtgärder, bl.a. uppdrag till Vägverket och Banverket för att intensifiera arbetet. Vidare konstaterade utskottet med tillfredsställelse att 150 miljoner kronor ingår i den av utskottet tidigare behandlade närtidssatsningen för att påskynda Banverkets anpassning av järnvägsstationer. Inom ramen för Utredningen om kollektivlagstiftning (dir. 2008:55) ingår vidare att lämna förslag på hur särskilda rättigheter för personer med funktionshindrade bör utformas.

Enligt utskottets mening är ett tillgängligt transportsystem innefattande terminaler som är möjliga för synskadade att orientera sig i och god information om hållplatser m.m. särskilt viktiga frågor för att synskadade ska kunna utnyttja kollektiva färdmedel.

Utskottet vill också erinra om att det inom Regeringskansliet pågår beredning av såväl Vägverkets etappmål för trafiksäkerhet som SIKAs förslag till reviderade transportpolitiska mål. Utskottet förutsätter att väsentliga frågor som trafiksäkerhet för bl.a. synskadade och ett tillgängligt transportsystem kommer att utgöra viktiga delar i detta arbete. Utskottet utgår därför ifrån att frågorna kommer att tas väl om hand i det fortsatta utvecklings- och beredningsarbetet.

Trafikoffertjour

Propositionen

På grundval av ett tillkännagivande från riksdagen redogör regeringen för erfarenheter av en trafikoffertjour. Enligt regeringen startade en trafikoffertjour 1995 som drevs av Riksförbundet för trafik-, olycksfalls- och polioskadade (RTP) med bidrag från Allmänna arvsfonden. Verksamheten i trafikoffertjouren byggde på att personer med egen skadeerfarenhet och på frivillig basis bemannade jouren, och RTP genomförde utbildningar av jourpersonalen. Målet med verksamheten var i första hand att lyssna och visa empati och i andra hand att erbjuda praktiska upplysningar, råd och hänvisningar. Jourverksamheten var under 1997 öppen halva dygnet i stället för 24 timmar, vilket var målet. Arbetet i denna form avslutades 1998 varefter

samtalen kopplades till RTP:s kansli. RTP beslöt i oktober 2003 att trafikofferjouren skulle upphöra. Erfarenheten från arbetet med trafikofferjouren visade att karaktären på samtalen ändrades från att ”prata av sig” till att vilja ha mer praktisk rådgivning. RTP:s egen utvärdering visade bl.a. att 30 % av samtalen berörde RTP:s ordinarie verksamhet. Utvärderingen av RTP:s arbete med trafikofferjouren 1995–1998 visar, enligt regeringen, att denna inte tillförde så mycket mervärde utöver den ordinarie verksamheten.

Kostnaden för att driva trafikofferjouren uppgick till 1 200 000 kr per år. De stora kostnaderna var utbildning av jourerna, personalkostnader för projektledaren, framtagning av informationsmaterial samt kostnaden för telefontjänsten (SOS Alarm). Enligt utvärderingen beräknades kostnaden per samtal till ca 500 kr.

Regeringen uppger att en viktig förutsättning för att kunna stödja drabbade personer är kompetens, engagemang men också ett trovärdigt oberoende från de direkta myndigheterna och organisationerna. Det finns i dag i Sverige ett antal verksamheter i offentlig, privat och ideell regi som vänder sig till människor i kris. En sådan verksamhet är den nationella hjälplinjen som erbjuder kris- och stödsamtal och vänder sig till människor i akut psykisk kris eller i en annan svår livssituation. Det kan handla om psykologiskt stöd för den som exempelvis varit med om en olycka. De som svarar har erfarenhet och utbildning i att professionellt, anonymt och kostnadsfritt stödja människor som mår dåligt.

Mot denna bakgrund bedömer regeringen att stöd till trafikoffer, förutom vad den allmänna hälso- och sjukvården och myndigheternas praktiska rådgivning erbjuder, inte är en myndighetsuppgift utan bör skötas av andra organisationer. Regeringen konstaterar att trafikoffer i dag får stöd från organisationer och myndigheter och att någon särskild trafikofferjour därför inte bör inrättas.

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet föreslog i det av riksdagen godkända betänkandet 1999/2000:TU5 att inrättande av en trafikofferjour skulle utredas. Utskottet anförde att trafikofferjourer spelar en viktig roll för att stödja dem som drabbats av en allvarlig trafikolycka och i hög grad kan medverka till deras rehabilitering.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att Näringsdepartementet har utrett frågan om att inrätta en trafikofferjour i enlighet med utskottets önskemål som resulterade i ett tillkännagivande av riksdagen våren 2000. Mot bakgrund av regeringens redovisning finner utskottet att det inte föreligger något behov av ytterligare överväganden i frågan eftersom stöd till dem som drabbas av trafikolyckor kan tillgodoses på annat sätt av privat, ideell eller offentlig verksamhet.

Åtgärder mot rattfylleri

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår samtliga motionsförslag om lagstiftning om alkoholås i alla fordon och för yrkestrafik m.m. Utskottet hänvisar till den utvecklingen som sker på frivillig grund och Sveriges aktiva arbete inom EU-samarbetet.

Jämför reservation 4 (s, v, mp).

Propositionen

Mål för trafiksäkerheten och arbetet mot rattfylleri

Utgångspunkten för regeringens redovisning är dels riksdagens beslut om nollvisionen och dess etappmål (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11), dels den av riksdagen beslutade nationella alkoholhandlingsplanen för att förebygga alkoholskador (prop. 2005/06:30, bet. 2005/06:SoU12, rskr. 2005/06:156).

Regeringen konstaterar att 471 personer dödades i trafiken under 2007, vilket är 26 fler än 2006 och endast 37 färre än 1996. Etappmålet om en halvering av antalet dödade i trafiken från 1996 till 2007 har alltså inte uppnåtts. Enligt regeringen är det i huvudsak tre områden där det snarast har skett en försämring eller ingen förbättring, nämligen tvåhjuliga motorfordon, alkohol och hastighet. På grundval av ett regeringsuppdrag har Vägverket föreslagit nya trafiksäkerhetsmål, bl.a. nya etappmål. Regeringen uppger att den fortsatta inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet, inklusive nya etappmål, kommer att behandlas i en kommande proposition om reviderade transportpolitiska mål. I sammanhanget nämns att förutom ytterligare åtgärder för att stärka trafiksäkerheten på dessa områden bör uppföljningen förbättras av de nya mål som ska tas fram.

Alkohol, droger och trafik – en lägesbeskrivning

Regeringen redogör för ett antal gjorda undersökningar när det gäller förekomsten av alkohol och droger i trafiken. Exempelvis nämns att trots att en relativt liten del av trafikarbetet utförs av alkoholpåverkade motorfordonsförare är dessa delaktiga i ca 15 % av dödsolyckorna enligt en studie av Väg- och transportforskningsinstitutet, VTI. Det fåtal personer som kör alkoholpåverkade orsakar alltså ett förhållandevis stort antal dödsolyckor.

Uppgifter från Vägverkets djupstudier visar att andelen omkomna obducerade personbilsförare som var alkoholpåverkade ($\geq 0,2$ promille alkohol i blodet) ökat med 2 procentenheter under perioden 1997–2006. Åren 2003–2004 var såväl alkoholkonsumtionen i samhället som antalet dödade personbilsförare med alkohol i blodet som högst. Mellan åren 1997 och 2003

ökade andelen omkomna personbilsförare som var alkoholpåverkade från 21 % till 27 %, för att sedan åter minska till 23 % 2006. De senaste årens minskning kan bero på en rad faktorer och följande faktorer nämns:

- Det totala alkoholintaget per invånare har minskat något efter 2005.
- Tidigare studier visar på ett tydligt samband mellan total alkoholkonsumtion och rattfylleri.
- Polisens alkohol- och drogkontroller har mer än fördubblats sedan 2001.
- En introduktionskurs för handledare och körkortselever har införts med viss riskinformation.
- Den s.k. Skelleftemodellen, som innebär att rattfyllerister snabbt erbjuds en behandling för sitt missbruk, tillämpas i 240 av landets 290 kommuner.
- Kommunikationsprojektet Don't drink & drive (se vidare avsnittet Förebyggande åtgärder).
- Den positiva utvecklingen av alkohol på den svenska marknaden.

När det gäller rattfylleri inom olika grupper konstaterar regeringen att män dominerar kraftigt i olycksstatistiken eftersom de utgör ca 90 % av rattfylleristerna. Ungdomar, 15–24 år, är vidare kraftigt överrepresenterade bland alkoholpåverkade personbilsförare som dödas i trafiken. Ungdomarna utgjorde 28 % av de alkoholpåverkade dödade personbilsförarna 2006, men bara 8 % av antalet körkortshavare.

Av SIKAs statistik för 2006 finns uppgifter om förare av olika motorfordon som var delaktiga i polisrapporterade personskadeolyckor och som polisen misstänkte var påverkade av alkohol eller andra droger. Andelen påverkade förare var högst hos mopedister (7,1 %) och motorcykelförare (6,5 %), vilket kan jämföras med 3 % av förarna av personbil och lätt lastbil. Lägst andel finns hos förare av buss och tung lastbil där andelen påverkade förare var under 1 %. Vägverkets djupstudier av dödsolyckor visar på liknande resultat för förare av lastbil och buss. Det saknas dock uppgifter om föraren var alkoholpåverkad eller inte i en relativt stor andel av olyckorna.

Åtgärder mot rattfylleri

För att samordna alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken inrättade regeringen den 1 januari 2008 en samordningsfunktion i Regeringskansliet för dessa frågor. Funktionen består av en arbetsgrupp med representanter från samtliga berörda departement samt ett sekretariat. Vidare inrättas ett råd som ska vara rådgivande till regeringen och informera regeringen om bl.a. forsknings- och utredningsresultat. Regeringen redogör för att många rattfyllerister har alkoholproblem, och en stor andel av dem återfaller i rattfylleri. Det är därför angeläget och lönsamt för samhället att sätta in åtgärder som kan förhindra fortsatt rattfylleri och eventuellt missbruk. Enligt regeringen krävs det olika åtgärder för att förebygga återfall. I det följande redogörs för olika åtgärder.

Alkolås

Alkolås är en teknik som kan användas i fordon för att förhindra rattfylleri. Med den teknik som finns i dag måste föraren före start blåsa i ett munstycke och utandningsluften kontrolleras. Finns det alkohol över den gräns som alkolåset har ställts in på, t.ex. 0,10 mg alkohol per liter utandningsluft (motsvarar 0,2 promille alkohol i blodet) går motorn inte att starta.

Alkolås används dels för att förhindra rattfyllerister att återfalla, dels som ett sätt för företag och myndigheter att garantera nyktra transporter. Allt fler transportföretag kvalitetssäkrar sina transporter med alkolås. Alkolås i yrkes- och kollektivtrafiken har sedan tekniken introducerades nått en allt större acceptans avseende teknik och handhavande i takt med vunna erfarenheter. De företag som installerat alkolås har i många fall kunnat förhindra rattfylleri. Nya lösningar som alkolåsskåp och alkolås tillsammans med bom vid hamn har blivit intressanta inslag i det förebyggande arbetet. I Sverige finns ca 4,8 miljoner personbilar, bussar och lastbilar i trafik, vilka totalt sett utgör en stor potentiell andel för alkolås.

Av de drygt 33 000 alkolås som används ute i trafiken används de flesta som kvalitetssäkringsverktyg för att förhindra rattfylleri. Endast 700 alkolås används inom försöken med villkorlig körkortsåterkallelse för rattfyllerister. Ett alkolås som används av rattfyllerister efter villkorlig körkortsåterkallelse är tekniskt avancerat och har en rad säkerhetsfunktioner.

Den vars körkort ska återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat enligt 5 kap. 12 § körkortslagen och lagen (1998:489) om försöksverksamhet med villkorlig körkortsåterkallelse. Detta innebär att personen får rätt att fortsätta att köra bil med villkor att alkolås används. Försöksverksamheten med alkolås i personbilar påbörjades 1999. Sedan 2003 utvidgades den till att omfatta dels hela landet, dels körkortsbehörigheter för lastbil och buss. Endast 11 % av dem som gjort sig skyldiga till grovt rattfylleri väljer att delta i försöksverksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse. Resultaten för dem som deltar är positiva. Som en del i regeringens alkolåsstrategi, se nedan, tillsattes en utredning som skulle lämna förslag till ett system där rattfyllerister vars körkort återkallats i princip endast kan återfå sitt körkort med alkolåsvillkor eller villkor att delta i alkolåsprogram.

Regeringens arbete med att införa alkolås

Regeringen uppger att man arbetar med en realistisk och genomförbar plan för att användning av alkolås ska öka. Arbetet består av följande delar:

1. Alkolåsförsöken: Försöksverksamheten med alkolås för rattfylleridömda har dels utvärderats, dels varit föremål för utredning av bl.a. 2008 års alkolåsutredning (dir. 2007:157). Utredningen har redovisat sina förslag i oktober 2008 (SOU 2008:84). Utredningen föreslår ett tvådelat system för dem som ska få sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri till följd av alkoholintag. I stället för att få körkortet återkallat ska det vara möjligt att

ansöka om att få sitt körkort villkorat med alkoholås. För den som tillhör högriskgruppen, dvs. har gjort sig skyldig till grovt rattfylleri, har återfallit inom fem år eller har begått rattfylleri och har diagnosen alkoholberoende eller missbrukar alkohol, ska ett beslut om körkort med alkoholås gälla under en tid av två år. För övriga fall ska villkorstiden bestämmas till ett år. För den som inte vill ansöka om alkoholås eller om ansökan avslås ska körkortet återkallas under minst lika lång tid som villkorstiden skulle ha varit. Nuvarande lagstiftning om försöksverksamheten med alkoholås har efter beslut av riksdagen blivit förlängd (se bet. 2008/09:TU5).

Vidare har 2007 års körkortsutredning fått ett tilläggsuppdrag där utredningen ska behandla frågan hur personer med alkoholproblem ska kunna få alkoholås som villkor för körkort innan de kört onyktra, i stället för att få sitt körkort återkallat (dir. 2008:76). Körkortsutredningen ska samordna sitt förslag och 2008 års alkoholåsutrednings förslag.

2. Bussar i yrkesmässig trafik: Sverige arbetar för att ett obligatoriskt krav på alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri i alla nya bussar från 2010 ska införas genom en ändring av EU:s regler. Sverige kan komma att söka godkännande för ett tillfälligt undantag från dessa regler för att påskynda en gemensam reglering. För att nå framgång i frågan om obligatoriskt alkoholås i nya bussar och lastbilar inom EU har Sverige informerat och fört dialoger med såväl andra medlemsländer som arbetsgrupper inom EU-kommissionen och i ministerrådet samt i FN:s arbetsgrupp för trafiksäkerhetsfrågor.

3. Lastbilar i yrkesmässig trafik: Sverige arbetar för att det på sikt införs ett obligatoriskt krav på alkoholås eller annan teknik som förhindrar påverkad körning i alla nya lastbilar genom ändring av EU:s regler. Som ett led i detta kan Sverige på sikt söka godkännande för ett tillfälligt undantag från dessa regler i syfte att påskynda en gemensam reglering.

4. Kvalitetssäkring hos myndigheter: Målet är att alkoholås successivt införs i statens och det offentliga Sveriges transporter genom upphandlingskrav vid inköp av fordon eller transporter samt genom eftermontering i egna fordon. För statliga myndigheter pågår inom Regeringskansliet ett arbete för att införa trafiksäkerhetskrav, bl.a. alkoholås, i myndigheternas transporter. Förslaget har remissbehandlats. Kommuner och landsting, som i många fall redan ligger långt framme när det gäller upphandlingskrav på alkoholås, är med i denna process och kan förväntas ta intryck av kraven på statliga myndigheters upphandling i sitt eget arbete för nykter körning.

5. Kvalitetssäkring hos företag: Främjandet av en frivillig ökning av användandet av alkoholås i egna fordon och i upphandlade transporter ska fortsätta och intensifieras. Vägverkets uppgift som pådrivande och samordnare har betonats i regleringsbrevet för 2008, enligt vilket verket ska vara pådrivande och stödja arbetet med att främja införandet av alkoholås i myn-

digheters och företags egna och upphandlade transporter. Vägverket ska i årsredovisningen lämna en särskild redogörelse för hur detta arbete fortskrider.

6. Privata bilar: Sverige ska arbeta för att ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av en eller flera faktorer som alkohol, droger, trötthet eller sjukdom blir standard i alla nya fordon. Dagens alkoholås är avancerat och kräver mycket av användaren. En enklare teknik som är funktionssäker, billig och mer användarvänlig måste utvecklas för att tekniskt stöd av detta slag ska kunna få en bred och allmän användning. Det sker en ständig utveckling på området, och flera intressanta produkter har tagits fram eller är under utveckling. Ambitionsnivån för att få fram teknik som upptäcker och varnar för om föraren kör påverkad av alkohol eller droger, trötthet eller sjukdom ska vara högre än tidigare. Även tekniken för system som förhindrar start av fordon kommer att behöva utvecklas.

7. Utveckling av tekniken: Provning och kontroll av om ett alkoholås uppfyller kraven i Cenelecs (European Committee for Electrotechnical Standardization) standard för alkoholås för allmänpreventiv användning ska göras enligt den gängse svenska öppna modellen, dvs. provning sker av ackrediterade provningsorgan. Om ny teknik på området utvecklas bör Sverige arbeta för att standarderna anpassas till dessa eller att nya standarder tas fram.

Forskning och utveckling av förarstödande teknik

Ny förarstödande teknik och forskning som syftar till att förhindra rattfylleri är, enligt regeringen, en nödvändig del i arbetet för att nå nollvisionen. Vägverket har via Skyltfonden stött ett antal forsknings- och utvecklingsprojekt som syftar till att ta fram förarstödande tekniklösningar och utökad kunskap om förare under påverkan av alkohol, andra droger eller trötthet. Det snart avslutade programmet IVSS (Intelligent Vehicle Safety System) innehåller bl.a. forskningsprojekt om alkoholås och andra system för att hindra påverkade och trötta förare från att köra. Under 2008 kommer regeringen att ta ställning till fortsatta forskningsprogram för utveckling av säkrare fordon.

Förebyggande åtgärder

När det gäller förebyggande åtgärder redovisar regeringen att Vägverket, under många år och i olika projekt, har bedrivit attityd- och beteendepåverkande verksamhet gentemot målgruppen ungdomar när det gäller trafiksäkerhet i allmänhet, och alkohol, droger och trafik i synnerhet. Exempelvis nämns projekt Don't drink & drive som bedrevs i samarbete med MHF (Motormännens Helnykterhetsförbund). I projektet har man arbetat med olika slags delprojekt såsom temadagar på gymnasieskolor, verklighetstrogna rollspel kring svåra olyckor, webbportal, dokumentärfilm, studiematerial och information i radio och tv. Projektet avslutades 2007 och ska

bedrivs i förvaltning under ett år (2008). Under 2008 planeras ett utvecklingsprojekt för att arbeta fram nya former för arbetet med ungdomar och alkohol från 2009.

Vidare nämns den nya riskutbildning för körkortsaspiranter som syftar till att förbättra nyblivna förarens insikter om riskbeteenden vid körning (prop. 2007/08:128, bet. 2007/08:TU14, rskr. 2007/08:233). För förarbehörighet B (personbil/lätt lastbil) ska dagens riskutbildning, som är inriktad på riskerna med hög hastighet och halka, fr.o.m. den 1 april 2009, utökas med en del som tar upp andra risker och riskbeteenden i trafiken såsom körning under påverkan av alkohol, andra droger eller trötthet samt annat riskfyllt beteende som ökar risken för trafikolyckor. Förhoppningen är att den nya utbildningen ska ge unga förare bättre möjligheter att förutse och undvika olyckor. Den 1 november 2009 införs också en obligatorisk fordonanpassad riskutbildning för blivande förare som avser att skaffa förarbehörighet A och A1 (mc, lätt mc). Vid en jämförelse mellan antalet dödade för olika färdssätt och total körsträcka framgår att motorcykel är det klart farligaste färdmedlet. Det var därför angeläget att införa en riskutbildning i körkortsutbildningen, anpassad för de risker som finns vid motorcykelkörning.

Tidigare riksdagsbehandling

Riksdagen har efter förslag från utskottet beslutat om ett tillkännagivande när det gäller alkohol i trafiken (bet. 2005/06:TU13, rskr. 2005/06:112). Utskottet har bl.a. efterfrågat en redovisning av regeringens strategi när det gäller samhällets arbete med alkohol- och trafikfrågor. Även frågan om kvalitetsbedömningar av alkoholuppmärksammades.

Motionerna

I *motion 2008/09:Ju379 av Mona Sahlin m.fl. (s)* framhålls att alkohol i motorfordon både på land och till sjöss är ett viktigt redskap för att få ned det stora antalet trafikolyckor som sker till följd av att föraren är alkoholpåverkad. Sverige bör vara ett föregångsland inom EU att på olika sätt driva på införandet av alkohol i alla offentligt ägda motorfordon genom bl.a. krav i offentliga upphandlingar. Motionärerna anser vidare att obligatoriskt krav på alkohol eller annan teknik som förhindrar påverkade förare ska införas i alla bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik genom ändring av EU:s regler. Alkohol ska vara ett standardkrav i alla nya bilar från 2015. Regeringen bör också göra mer för att införa ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av en eller flera faktorer som alkohol, droger eller trötthet, något som skulle kunna bli standard i nya fordon (*yrkande 44*).

Även i *motion 2008/09:T8 yrkande 32 av Ibrahim Baylan m.fl. (s)* uppmärksammas att rattfylleri är orsaken till ca 25 % av alla allvarliga trafikolyckor i Sverige. Av dem som skadas är flest unga, mellan 15 och

25 år. Attityden till att köra bil påverkad har förändrats främst bland yngre, men detta är mycket allvarligt eftersom rattfylleri är en vanlig orsak till dödsolyckorna på vägarna. Alkolås är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Motionärerna anser därför att ska det bli obligatoriskt med alkolås i alla nya bilar från 2015.

I motion 2008/09:T234 av Bertil Kjellberg (m) anförs att den ökade alkoholkonsumtionen leder till att riskerna för trafiknykterhetsbrott ökar. Att införa alkolås i alla nya fordon från 2012 är ett sätt att motverka trafiknykterhetsbrott. Samtidigt konstaterar motionären att det tar lång tid innan hela Sveriges fordonspark är utrustad med alkolås. För att få ett snabbare genomslag för att installera alkolås i äldre fordon skulle staten kunna ge en rabatt på fordonsskatten till dem som monterar in alkolås i sina fordon. En fordonspark som är utrustad med alkolås skulle också motverka tillgrepp av fordon eftersom gärningsmännen ofta är påverkade av alkohol när de begår sina brott. Ett fordon med alkolås borde således bli mindre stöldbegärligt, och det skulle kunna leda till lägre försäkringspremier för ägaren.

I motion 2008/09:T247 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s) uppges att ca 400 000 barn varje dag färdas med någon form av skoltransport. Genom att skolskjutsar framförs av yrkeschaufförer är det möjligt att genom lagar och upphandlingsregler ställa krav som rör branschen. Det råder ingen tvivel om att drogfrihet hos chauffören har en avgörande betydelse för säkra transporter. Trots allvarliga olyckor och en intensiv debatt är det dock alldeles för få kommuner som ställer krav på alkolås vid upphandling av skolskjutsar. Av denna anledning begär motionärerna att en lagstiftning om alkolås i skolskjutsar ska införas.

I motion 2008/09:T379 av Lars Wegendal m.fl. (s) påpekas att ca 15 000 berusade bilförare kör omkring på våra vägar varje dag. Alkolås är ett effektivt sätt att sätta stopp för rattfylleri och rädda många liv. EU bromsar inte den inhemska utvecklingen utan problemen med att införa alkolås i bilar ligger hos tillverkarna. Det är därför dags att fatta de beslut som krävs för att bilindustrin och alkolåstillverkare snabbt ska utveckla tekniken så att alkolås i alla bilar blir verklighet. Vidare är kostnaderna för alkolås försumbara med tanke på de kostnader som rattfulla bilförare orsakar. Motionärerna anser att regeringen bör fortsätta med att driva frågan om obligatoriskt alkolås på motsvarande sätt som den tidigare regeringen gjorde. Arbetet med att införa alkolås i alla nyproducerade bilar behöver således påskyndas.

I motion 2008/09:T390 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) understryks att alkolås är en effektiv metod för att förebygga rattfylleribrott och eliminera de stora risker som finns för medtrafikanter med onyktra förare. Det är också viktigt att användningen av alkolås är ett villkor för dem som blivit dömda för rattfylleri. Enligt motionärerna har det största hindret för att införa alkolås i alla bilar varit svårigheterna att inom EU få genomslag i frågan. Det är därför angeläget att Sverige visar att

alkolås är en effektiv åtgärd för att minska rattfylleriet. Sverige bör därför arbeta för att bli försöksland inom EU där krav ställs på alkolås i alla nya personbilar (*yrkande 1*). Alkolås bör införas i alla nya personbilar som säljs i eller importeras till Sverige senast 2012 (*yrkande 2*).

I motion 2008/09:T469 av *Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s)* begärs att nödvändiga åtgärder för att öka trafiksäkerheten ska vidtas. Bland annat behövs kraftfulla åtgärder i kampen mot alkohol i trafiken. En sådan åtgärd är att införa krav på alkolås för tung trafik från 2010 och för personbilar från 2012, vilket också var den tidigare regeringens intentioner. Det är vidare väsentligt att den nuvarande försöksverksamheten med alkolås vid villkorlig dom vid rattfylleribrott permanentas. Dessutom bör de som dömts för rattfylleri ha krav på att de använder alkolås för att kunna återfå körkortet. Offentlig upphandling är ett annat kraftfullt medel i detta sammanhang. Regeringen bör därför uppmana Sveriges Kommuner och Landsting att rekommendera sina medlemmar att kräva alkolås i alla fordon vid upphandling. Regeringen bör vidare säkerställa att statliga myndigheter har ett motsvarande krav vid sina upphandlingar.

I motion 2008/09:T470 av *Per Svedberg (s)* anføres att det är mycket angeläget att vidta åtgärder som förhindrar att förare till lands och till sjöss är påverkade av alkohol och droger. Det är därför viktigt att stimulera en ökad användning av alkolås. För all yrkesmässig trafik bör det finnas krav på alkolås. Regeringen bör verka för att det blir ekonomiskt och praktiskt möjligt att installera alkolås i motordrivna fordon av olika slag samtidigt som man bör överväga lagstiftning inom området.

I motion 2008/09:T482 av *Anne Marie Brodén (m)* uppmärksammas att det i genomsnitt företas mer än 15 000 bilresor varje dag med förare som är rattfulla. Till varje pris måste man försöka undvika att alkoholpåverkade förare kör bil. På frivillig basis har en utveckling skett då allt fler kommuner i sina upphandlingar av skolskjutsar och färdtjänst ställer krav på alkolås i fordon. Vidare finns, enligt motionären, över 5 000 bussar och lastbilar som är utrustade med alkolås, och antalet växer för varje år. Motionären anser att det personliga ansvarstagandet är att föredra i stället för att införa lagar och bestämmelser, men någonstans måste gränsen dras. Det är därför lämpligt att göra det obligatoriskt med alkolås för yrkestrafik eftersom riskerna för olyckor med skolbussar och taxi då skulle minska.

I motion 2008/09:T487 av *Sofia Larsen (c)* redovisas att det sker många bilfärder med alkoholpåverkade förare, och varje dag dör två personer i alkoholrelaterade trafikolyckor. Den enda åtgärd som finns för att förhindra detta är alkolås. Alkolås används av många företag som vill kvalitetssäkra sina transporter så att de kan garantera att transporten utförs av nyktra förare. Detta förhållande har lett till att 300 körningar med rattfulla förare har förhindrats, vilket har konstaterats i samband med tömning av de minnen som sitter i fordonet. Sverige bör därför fortsätta att arbeta och driva på en skärpt hållning inom detta område inom EU för att på sikt få till stånd ett obligatorium för alkolås i fordon.

Utskottets ställningstagande

Utgångspunkter

Inledningsvis vill utskottet uttrycka sin tillfredsställelse över att arbetet med att motverka alkohol i trafiken bedrivs kraftfullt, systematiskt och på bred front, vilket framgår av regeringens redogörelse. Enligt utskottets mening är bl.a. dessa faktorer avgörande för att kunna motverka alkohol i trafiken. I det följande behandlar utskottet vissa frågor som rör dels det förebyggande arbetet, dels ratt- och drogfylleri.

Alkolås

Utskottet noterar att sedan regeringen presenterade sin redovisning för riksdagen så har ytterligare åtgärder vidtagits i kampen mot alkohol i trafiken. Regeringen har t.ex. beslutat om att den statliga fordonsparken successivt ska förses med alkolås. Detta innebär att bilar som köps in eller leasas i största möjliga utsträckning ska vara utrustade med alkolås, och man eftersträvar att minst 75 % av den statliga fordonsflottan ska ha alkolås 2012 (Förordning (2009:1) om miljö och trafiksäkerhetskrav för myndigheters bilar och bilresor). Utskottet välkomnar regeringens initiativ eftersom alkolås i fordon är en effektiv metod för att förhindra att alkoholpåverkade personer kör bil.

Många motionsförslag har väckts när det gäller att alkolås ska införas i fordon. Detta vittnar, enligt utskottets mening, om ett starkt engagemang för att få bort alkohol i trafiken, vilket utskottet anser är glädjande. Några motioner behandlar frågor om statens respektive kommunernas upphandling av fordon och transporter. I synnerhet uppmärksammas vikten av att alla skolskjutsar har alkolås. Regeringen redovisar att kommunerna ligger långt framme när det gäller dessa frågor, och i kombination med den nu beslutade förordningen hyser utskottet god tillförsikt om att den positiva utvecklingen fortsätter utan lagstiftningsåtgärder. Utskottet är generellt inte övertygat om att lagstiftning om alkolås i nya fordon är den mest verkningfulla metoden för att få bort alkoholpåverkande förare från vägar och gator. I ett betänkande våren 2008 lyfte utskottet fram att företag inom flera branscher på frivillig väg har försett sina fordon med alkolås. I detta sammanhang konstaterade utskottet att det finns flera exempel på att ny teknik som syftar till att främja trafiksäkerheten har fått ett snabbt genomslag utan lagstiftning. Utskottet nämnde införandet av krockkudde som ett sådant exempel. På grundval av det ovan sagda bedömer utskottet att såväl initiativ inom branschen som regeringens beslut om att alla statliga fordon successivt ska förses med alkolås sammantaget kommer att innebära en kraftfull drivkraft till ökad användning av alkolås i fordon.

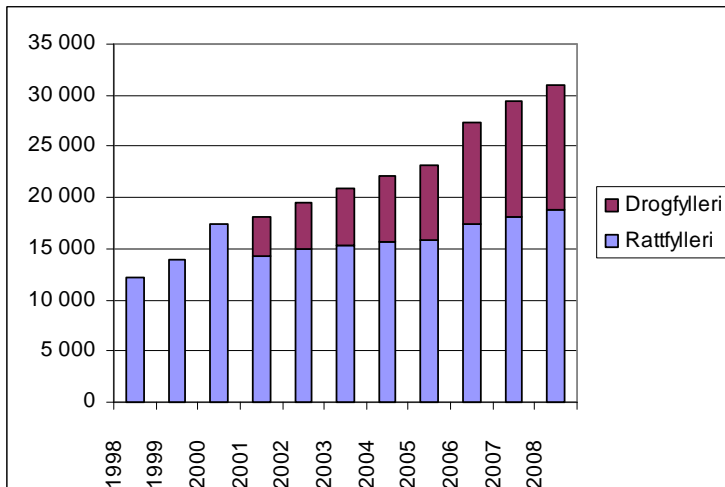
Flera motioner innehåller förslag som rör Sveriges arbete inom EU för att åstadkomma en ändring av de gemensamma reglerna så att alkolås införs i alla nyproducerade bilar eller för yrkestrafik. Som framgått av bakgrundsteckningen innefattar regeringens redovisning till riksdagen om åtgär-

der mot rattfylleri en realistisk och genomförbar plan för alkohol eller annan teknik som förhindrar rattfylleri i fordon. Av denna framgår bl.a. att Sverige aktivt driver frågan inom ramen för EU-samarbetet för att få till stånd ett mer utbrett nyttjande av alkohol i fordon. I november 2008, dvs. efter regeringens redovisning till riksdagen, har infrastrukturministern i en framställan till EU-kommissionen föreslagit en strategi för införande av alkohol, vilket ska ingå i EU:s trafiksäkerhetsprogram. I framställningen ingick vidare förslag om att mål borde tas fram för att utveckla och introducera nya tekniker för att varna om föraren är påverkad av alkohol, droger eller trötthet. Utskottet vill särskilt understryka att en sådan teknikutveckling är angelägen eftersom trötthet har observerats som en trafiksäkerhetsrisk i paritet med alkohol. Utskottet anser således att regeringens initiativ inom EU-samarbetet är lovvärda och vill därför understryka vikten av ett fortsatt uthålligt arbete så att ett brett stöd för alkohol erhålls och att andra tekniker utvecklas.

Ratt- och drogfylleri

Utskottet vill understryka att det är angeläget att arbetet för att motverka alkohol och droger i trafiken även fortsättningsvis bedrivs konsekvent, metodiskt och brett eftersom ökningen av ratt- och drogfylleri är oroande. I nedanstående diagram redovisas utvecklingen för perioden 1998–2008 när det gäller ratt- och drogfylleriet.

Antalet anmälda rattfylleribrott perioden 1998–2008



Källa: BRÅ.

Sedan 1998 har antalet anmälda brott ökat, vilket framgår av ovanstående diagram. År 2008 anmäldes ca 33 000 rattfylleribrott, varav drygt 12 000 var rattfylleri under påverkan av narkotika. Det är en ökning av rattfylleri-

brotten, inklusive rattfylleri under påverkan av narkotika, med 13 % jämfört med 2007. Rattfylleri under påverkan av narkotika svarar för den största ökningen.

Enligt Brottsförebyggande rådet, Brå, styrs utvecklingen av anmälda brott då det gäller rattfylleri till stor del av hur aktiv polisen är med kontroller, men Brå anser att mycket tyder på att en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten har ägt rum. En orsak är att antalet förare med misstänkt alkohol- och/eller drogpåverkan i samband med trafikolyckor har ökat. Det finns också ett dokumenterat samband mellan ökad alkoholkonsumtion och ökat antal rattfylleribrott. Enligt Vägverket leder en ökning av konsumtionen med 1 % till en ökning av rattfylleribrotten med 0,6 %. Alkoholkonsumtionen har ökat markant under 2000-talet.

I mars 2001 fastslog Rikspolisstyrelsen i en nationell strategi för polisens trafikövervakning att ”varje polisiärt påkallat möte med en förare av motordrivet fordon bör i princip inbegripa ett alkoholutandningsprov”. Dessutom påpekades vikten av att via massmedier informera om aktuella övervakningsaktiviteter och att genomföra prov på platser och tider där man av erfarenhet vet att rattfyllerifrekvensen är hög. Utskottet utgår från att regeringen noga följer utvecklingen av polisens trafiknykterhetskontroller så att dessa utförs på platser och tider där det finns en ökad risk för rattfylleribrott.

Slutligen vill utskottet erinra om att riksdagen i maj 2008 beslutade om ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri (prop. 2007/08: 53, bet. 2007/08:JuU26). Beslutet innebär bl.a. att Tullverket och Kustbevakningen ges ökade möjligheter att ingripa mot rattfylleri och sjöfylleri i syfte att öka trafiksäkerheten på land och till sjöss. Beslutet rör i hög grad trafiksäkerhet inom vägtrafiken. Exempelvis ges tjänstemän vid Tullverket möjlighet att ta alkoholutandningsprov, både rutinmässiga sållningsprov och bevisprov, samt göra ögonundersökningar för att förebygga, upptäcka och utreda rattfylleribrott. Vidare får bilinspektörer hos polisen ta sållningsprov. Beslutet innebär vidare att Tullverket får inleda förundersökning om rattfylleribrott. Tjänstemännen vid myndigheten får vidare vidta utredningsåtgärder och använda vissa tvångsmedel före och under en förundersökning. För att förhindra rattfylleribrott får tjänstemännen vidare omhänderta bl.a. fordonsnycklar. Dessutom får myndigheten omhänderta körkort. Det blir möjligt att ta blodprov på förare som varit inblandade i vägtrafikolyckor som inte kan lämna alkoholutandningsprov eller genomgå ögonundersökning, även om det saknas misstanke om trafiknykterhetsbrott. Lagändringarna trädde i kraft den 1 juli 2008. Utskottet anser att dessa lagändringar innebär att befintliga resurser vid de berörda myndigheterna kan utnyttjas mer effektivt än tidigare för att öka trafiksäkerheten.

Med hänsyn till det ovan sagda avstyrker utskottet de aktuella motionsförslagen.

Läkares anmälningsplikt

Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår det aktuella motionsförslaget med hänvisning till att utskottet inte vill föregripa det kommande beredningsarbetet med anledning av förslag från 2007 års körkortsutredning som har behandlat frågan.

Propositionen

Regeringen redovisar att läkare, enligt 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488), har en skyldighet att till länsstyrelsen anmäla en patient som av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort. Ett sådant medicinskt skäl kan vara ett diagnostiserat beroende eller missbruk av alkohol eller andra droger eller en kombination av dessa. Få patienter anmäls dock till länsstyrelserna av läkarna. Enligt Vägverkets beräkningar anmäls endast en av 1 000 patienter med diagnosen alkoholberoende. I en enkätundersökning till 660 allmänläkare och psykiatriker anges som den främsta orsaken till att de inte anmäler att det kan skada patient-läkar-relationen och rubba patientens förtroende. Andra orsaker är tveksamheter om den polisiära rollen som läkaren får och svårigheter i bedömningen av patienten. Enligt enkätundersökningen skulle anmälningsbenägenheten öka om följden av anmälan blev deltagande i alkoholprogram. Vägverket har, på uppdrag av regeringen, utrett om systemet med läkares anmälningsplikt kan förbättras. Vägverkets rapport, som inkom den 1 december 2005, innehåller vissa förslag som behandlas i 2007 års körkortsutredning (dir. 2006:119, 2007:128 och 2008:76).

Tidigare riksdagsbehandling

Utskottet har tidigare behandlat motionsförslag som rör läkares anmälningsplikt, framför allt i förhållande till äldres mobilitet och att bilförarens förarbevis kan bli föremål för prövning och eventuellt återkallas till följd av olika sjukdomar. Vid det senaste tillfället, våren 2008, konstaterar utskottet att frågan var under utredning av en särskild utredare (dir. 2006:119). Resultatet skulle avrapporteras till regeringen den 1 oktober 2008. Utskottet utgick därför från att regeringen skulle vidta de åtgärder som krävs så att riksdagen kan tillställas en redovisning som rörde frågan. Med hänsyn till pågående utredningsarbete var inte utskottet berett att ta några initiativ inom detta område, varför de då aktuella motionerna avstyrktes.

Motionen

I motion 2008/09:T229 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m) uppges att ca 80 000 körkortsinnehavare varje år får diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare, men bara i undantagsfall gör deras läkare en anmälan till länsstyrelsen, trots att läkarna, enligt körkortslagen, är skyldiga att meddela länsstyrelsen detta. Motionärerna menar att detta beror på att läkarna är osäkra på hur körolämpligheten ska bedömas. Många liv skulle räddas och trafikolyckor undvikas med tydliga riktlinjer som kan hjälpa läkarna i deras bedömning, och därför uppmärksammas behovet av en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen i frågan.

Utskottets ställningstagande

Utskottet konstaterar att efter regeringens redovisning till riksdagen har 2007 års körkortsutredning lämnat sitt slutbetänkande till regeringen där bl.a. frågan om läkares anmälningsplikt har behandlats. I utredningen föreslås att bestämmelserna om läkares anmälningsplikt ändras så att villkoret ”uppenbart olämplig” ersätts med ”olämplig”. En läkare ska också, enligt förslaget, ha möjlighet att anmäla den som sannolikt är olämplig att ha körkortsbehörighet och som motsätter sig fortsatt utredning. En anmälan och ett s.k. muntligt körförbud ska journalföras.

Därutöver vill utskottet nämna att Vägverkets trafikmedicinska råd sprider information i frågan. Enligt Vägverket har antalet anmälningar av medicinskt olämpliga körkortsinnehavare mellan 2006 och 2007 ökat från 2 044 till 2 288 personer. Det finns stora regionala variationer mellan de olika länen.

Utskottet konstaterar således dels att 2007 års körkortsutredning har föreslagit vissa förändringar när det gäller reglerna om läkares anmälningsplikt, dels att Vägverket ska genomföra informationsinsatser i frågan. Utskottet vill inte föregripa det kommande beredningsarbetet med anledning av utredningens förslag. Riksdagen bör därför avslå det aktuella motionsyrkandet.

Reservationer

Utskottets förslag till riksdagsbeslut och ställningstaganden har föranlett följande reservationer. I rubriken anges vilken punkt i utskottets förslag till riksdagsbeslut som behandlas i avsnittet.

1. Lagförslagen, punkt 1 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 1 borde ha följande lydelse:

Riksdagen

– dels avslår regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,

– dels antar regeringens förslag till

- a) lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
- b) lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar,
- c) lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
- d) lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
- e) lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister och
- f) lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2008/09:60 punkterna 1–6 och motion 2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 1 och

avslår proposition 2008/09:60 punkt 7 och motionerna

2007/08:T215 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m),

2007/08:T284 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s),

2007/08:T354 av Lars Wegendal m.fl. (s),

2007/08:T425 av Åsa Lindestam (s),

2008/09:T217 av Katarina Brännström (m),

2008/09:T343 av Thomas Strand (s) och

2008/09:T359 av Solveig Hellquist (fp).

Ställningstagande

Vi ställer oss bakom flera av propositionens förslag men anser att regeringen inte vidtar tillräckliga åtgärder för att minska antalet dödade och skadade i trafiken inte minst när det gäller barn och ungdomar. Det har tyvärr skett en dramatisk ökning av antalet dödade och skadade personer i

mopedolyckor under de senaste åren. EU-mopeder dvs. klass I-mopeder är det farligaste fordonet i trafiken. Skaderisken är 50 gånger högre för en mopedist än för en bilist. Sedan 1998 har mopedskador bland ungdomar ökat för varje år. Fyra gånger fler flickor och dubbelt så många pojkar skadas i dag jämfört med för tio år sedan. Särskilt utsatta är de yngsta mopedisterna. Under 2007 dog eller skadades 920 15-åringar. Ökningen kan till viss del förklaras av en ökad försäljning, men mycket tyder på att förarens kunskap och förmåga inte motiverar den snabbare mopeden. All forskning tyder på att hjärnan fortsätter att utvecklas i tonåren. 16-åringar är bättre och säkrare förare, eftersom det är en stor skillnad mellan en 15-åring och en 16-åring förmåga när det gäller att styra och kontrollera impulser. Det är vidare vanligt att mopeder trimmas. Enligt NTF:s enkätundersökning av mopedförare kör 55 % av de yngsta mopedförarna trimmat. En femtedel av mopederna går snabbare än 80 km/h.

Mot denna bakgrund är det högst anmärkningsvärt att regeringen föreslår att vi behåller en 15-årsgräns för mopeder klass I. Regeringen går därmed emot dels EU-direktivets huvudregel om en 16-årsgräns, dels Förarbevisutredningens förslag och i övrigt hela trafiksäkerhets-Sverige. Huvudregeln i EU:s nya körkortsdirektiv som träder i kraft 2013 är att det ska krävas körkort och att körkortsåldern ska vara 16 år för moped klass I. EU tillåter dock nationella undantag från denna regel. Det är djupt olyckligt att regeringen föreslår att Sverige, som tidigare vinnlagt sig om att vara ett föregångsland på trafiksäkerhetsområdet, ska utnyttja möjligheten till ett sådant undantag. Vi jämför oss vanligtvis med länder som är framstående när det gäller trafiksäkerhet t.ex. Nederländerna, Norge och Storbritannien. Dessa länder har 16-årsgräns för moped klass I. I Danmark har man t.o.m. 18-årsgräns. Vi beklagar att regeringen inte värnar om trafiksäkerheten för våra 15-åringar utan i stället tillgodoser branschens och detaljhandelns önskemål.

Med anledning av vad som ovan anförts begär vi att regeringen snarast återkommer till riksdagen med ett nytt lagförslag med höjd åldersgräns till 16 år för att framföra och övningsköra moped klass I. Åldersgränserna för moped klass I för innehavare av utländskt körkort ska justeras i konsekvens med detta. I avvaktan på att regeringen återkommer med ett nytt förslag har vi inget att erinra mot det nu framlagda förslaget med en lagteknisk justering. Utskottet tillstyrker därmed motion 2008/09:T14 yrkande I, medan övriga motionsförslag avstyrks.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

2. Registrering av mopeder, punkt 2 (s)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 2 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 2.

Ställningstagande

För att förbättra trafiksäkerheten och åtgärda det snabbt ökande olycksantalet bland mopedister är det viktigt att skapa en bättre ordning och reda i trafiken och bättre möjligheter till en effektiv trafikövervakning. Vi anser därför att man bör införa registrering av såväl klass I- som klass II-mopeder med undantag för veteranmopeder. Genom vårt förslag skapas förutsättningar för en bättre övervakning av mopeder. Om de olika typerna av mopeder har särskiljande registreringsskyltar, skulle polisen omedelbart kunna avgöra vilken mopedtyp det är frågan om. Polisens möjligheter att övervaka bl.a. trimning och mopedfylleri skulle med en registrering underlättas. Samtidigt skulle de nuvarande problemen undanröjas med att förare av klass I-mopeder tar bort registreringsskylten för att ge sken av att mopeden är en oregistrerad klass II-moped. Även trimning av mopeder och omsättningen av stulna mopeder kan därmed förväntas minska. Vi ansluter oss därmed till flertalet remissinstanser, som t.ex. Vägverket och Rikspolisstyrelsen, och beklagar att regeringen inte har tagit tillfället i akt och föreslagit att klass II-mopeder ska vara registrerade. Vi tillstyrker således motion 2008/09:T14 yrkande 2.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

3. Barns trafiksäkerhet, punkt 3 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 3 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motion 2008/09:T318 av Catharina Bråkenhielm (s) och

avslår motionerna

2008/09:T252 av Jan Ericson (m),

2008/09:T333 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp) yrkandena 1 och 2,

2008/09:T409 av Ulf Grape och Ulf Berg (båda m) och

2008/09:T541 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s).

Ställningstagande

En tredjedel av alla skolbarn åker dagligen skolskjuts till och från skolan. Det händer beklagligtvis olyckor där barn skadas och t.o.m. dödas under dessa resor. Resor som företas av barn måste naturligtvis göras så säkra som möjligt. Det råder inget tvivel om att drogfrihet hos chauffören och att barnen använder säkerhetsbälte har en avgörande betydelse för säkra persontransporter. Trots allvarliga olyckor och intensiv debatt är det alltför få kommuner som ställer krav på bilbälten och alkolås vid upphandling av skolskjutsar. Frågan har nu diskuterats i flera år utan märkbara resultat. Under tiden vi väntar på lagstiftning kommer olyckor att ske med barn på väg till och från skolan. Vi anser därför att det behövs en lagstiftning om att säkerhetsbälten och alkolås införs i bussarna i takt med att nya bussar tas i trafik.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

4. Åtgärder mot rattfylleri, punkt 4 (s, v, mp)

av Ibrahim Baylan (s), Christina Axelsson (s), Hans Stenberg (s), Claes-Göran Brandin (s), Marie Nordén (s), Peter Pedersen (v), Karin Svensson Smith (mp) och Lars Mejern Larsson (s).

Förslag till riksdagsbeslut

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 4 borde ha följande lydelse:

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i reservationen. Därmed bifaller riksdagen motionerna

2008/09:Ju379 av Mona Sahlin m.fl. (s) yrkande 44,

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s) yrkande 32,

2008/09:T247 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s),

2008/09:T379 av Lars Wegendal m.fl. (s),

2008/09:T390 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) yrkande 1,

2008/09:T470 av Per Svedberg (s),

2008/09:T482 av Anne Marie Brodén (m) och

2008/09:T487 av Sofia Larsen (c),

bifaller delvis motionerna

2008/09:T390 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s) yrkande 2 och

2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s) samt

avslår motion

2008/09:T234 av Bertil Kjellberg (m).

Ställningstagande

Vi konstaterar att rattfylleriet förorsakar ca 25 % av de allvarliga trafikolyckorna i Sverige. Av dem som skadas är de flesta unga, mellan 15 och 25 år. Attityden till att köra bil alkoholpåverkad har förändrats, framför allt bland yngre människor. Detta är mycket allvarligt eftersom rattfylleri är orsaken till att många dödas och skadas i trafiken, vilket ger upphov till ett stort mänskligt lidande och stora kostnader för samhället. Alkolås i motorfordon både till lands och till sjöss är ett effektivt sätt att förhindra att man kör alkoholpåverkad. Alkolås är därmed ett viktigt verktyg för minska antalet dödade och skadade i trafiken. Av detta skäl behövs kraftfulla åtgärder för att alkolås ska införas på bred front.

Vi vill understryka att Sverige bör vara ett föregångsland inom EU och på olika sätt driva på införandet av alkolås i alla offentligt ägda motorfordon. Den offentliga upphandlingen är t.ex. ett kraftfullt medel för att påskynda införandet av alkolås i motorfordon. Vi anser också att EU:s regler måste ändras så att ett obligatoriskt krav på alkolås eller annan teknik som förhindrar påverkade förare i alla bussar och lastbilar i yrkesmässig trafik kan införas. Alkolås bör vidare vara ett standardkrav i alla nya personbilar från 2015. Vidare menar vi att regeringen måste anstränga sig för att främja att ny teknik som upptäcker och varnar för om föraren är påverkad av en eller flera faktorer som alkohol, droger eller trötthet införs, något som skulle kunna bli standard i alla nya fordon. Vi beklagar därför att den nuvarande regeringen har släppt kravet i EU om att Sverige skulle bli det första landet som lagstiftar om krav på alkolås i alla nya personbilar. Sverige har därmed tagit ett steg tillbaka i arbetet med att få bort alkoholpåverkade bilförare från trafiken.

Detta bör riksdagen ge regeringen till känna.

BILAGA 1

Förteckning över behandlade förslag

Propositionen

Proposition 2008/09:60 Säkra förare på mopeder, snöskotrar och terränghjulningar:

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488),
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulningar,
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott,
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor,
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister,
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner,
7. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner.

Följdmotionen

2008/09:T14 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om höjd åldersgräns för framförande och övningskörning av moped klass I.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om registrering av såväl moped klass I som moped klass II.

Motion väckt med anledning av proposition 2008/09:35

2008/09:T8 av Ibrahim Baylan m.fl. (s):

32. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det ska vara obligatoriskt med alkoholås i alla nya personbilar från år 2015.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2007

2007/08:T215 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av ändring i lagen (1999:877) om förarbevis för mopeder samt följdändringar i förordningen (1999:991) om förarbevis för moped klass I.

2007/08:T284 av Ann-Kristine Johansson och Tommy Ternemar (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om förarbevis för EU-moped.

2007/08:T354 av Lars Wegendal m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om särskild utbildning för att köra fyrhjuling.

2007/08:T425 av Åsa Lindestam (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om möjlighet att få framföra moped klass I och II från och med det år som man fyller 15 år.

Motioner från allmänna motionstiden hösten 2008

2008/09:Ju379 av Mona Sahlin m.fl. (s):

44. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.

2008/09:T217 av Katarina Brännström (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att regeringen ska skärpa reglerna kring mopedkörning för att öka trafiksäkerheten.

2008/09:T229 av Ulf Berg och Lena Asplund (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen.

2008/09:T234 av Bertil Kjellberg (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås.

2008/09:T247 av Anneli Särnblad och Kurt Kvarnström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om krav på alkoholås i skolskjutsar.

2008/09:T252 av Jan Ericson (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att införa omkörningsförbud för motortrafik i samband med att barn stiger på och av sin skolskjuts.

2008/09:T318 av Catharina Bråkenhielm (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att lagstifta om krav på säkerhetsbälten och alkoholås i skolskjutsar.

2008/09:T333 av Agneta Berliner och Anita Brodén (båda fp):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att hastighetsbegränsningen alltid ska vara 30 km/h på vägar som passerar utanför skolor och förskolor.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att skolbussar bör stanna på den sida av vägen som innebär att skolbarn som reser med bussen inte behöver korsna vägen.

2008/09:T343 av Thomas Strand (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att det förutom godkänt skriftligt teoriprov även ska vara krav på förarutbildning och avlagt prov för att få framföra en traktor på trafikerade vägar.

2008/09:T359 av Solveig Hellquist (fp):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att ta krafttag mot trimmade mopeder.

2008/09:T379 av Lars Wegedal m.fl. (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om behovet av att påskynda arbetet med att införa alkoholås på alla nyproducerade personbilar.

2008/09:T390 av Leif Pettersson och Fredrik Lundh (båda s):

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att alkoholås bör införas i alla nya personbilar som säljs i eller importeras till Sverige senast år 2012.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige bör arbeta för att bli försöksland inom EU med krav på alkoholås i nya personbilar.

2008/09:T409 av Ulf Grape och Ulf Berg (båda m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om bilbarnstolar i bussar.

2008/09:T469 av Sylvia Lindgren och Börje Vestlund (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om nödvändiga åtgärder för att öka trafiksäkerheten.

2008/09:T470 av Per Svedberg (s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås på motorfordon.

2008/09:T482 av Anne Marie Brodén (m):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om alkoholås för yrkestrafiken.

2008/09:T487 av Sofia Larsen (c):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om utökad användning av alkoholås.

2008/09:T541 av Thomas Strand och Göte Wahlström (båda s):

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vägar och gator som ligger i nära anslutning till förskolor och skolor ska hastighetsbegränsas till 30 kilometer i timmen.

BILAGA 2

Regeringens lagförslag

1 Förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488)

Häri genom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)

dels att 9 kap. 1 § ska upphöra att gälla,

dels att 1 kap. 1 §, 2 kap. 1, 3–5, 11 och 14 §§, 3 kap. 1, 4, 5, 17 och 18 §§, 4 kap. 1, 2 och 5–7 §§, 5 kap. 2 §, 6 kap. 3 och 4 §§, 7 kap. 1 §, 8 kap. 2 och 3 §§, 9 kap. 2–4 §§, rubriken till 3 kap. samt rubriken närmast före 2 kap. 1 § ska ha följande lydelse,

dels att det i lagen ska införas fem nya paragrafer, 2 kap. 5 a §, 3 kap. 19–21 §§ och 5 kap. 2 a §, samt närmast före 3 kap. 19 § en ny rubrik av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 kap.

1 §¹

Denna lag innehåller bestämmelser om

1. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort och traktorkort,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort *skall* få utfärdas,

4. körkortshavare, varmed avses körkort,

2. handlingar som ger sådan behörighet, nämligen körkort, traktorkort *och förarbevis*,

3. körkortstillstånd, varmed avses ett beslut om att sökanden uppfyller medicinska och personliga krav för att körkort eller traktorkort *ska* få utfärdas,

5. *innehavare av förarbevis, varmed avses den som har förarbevis för moped klass II, snöskoter eller terränghjuling.*

Bestämmelser om behörighet att köra vissa fordon i yrkesmässig trafik finns i yrkestrafiklagen (1998:490).

¹ Senaste lydelse 2001:571.

2 kap.**Krav på körkort**

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil *skall* föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

För övningskörning gäller bestämmelserna i 4 kap.

Terrängskoter får köras endast av den som har förarbevis för terrängskoter.

Bestämmelser om förarbevis för terrängskoter finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Moped klass I får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass I.

Moped klass II får köras endast av den som har fyllt 15 år.

Bestämmelser om förarbevis för moped klass I finns i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.

Förarbehörighet enligt 1 § anges i körkort med beteckningarna

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

Behörighetskrav**1 §**

Personbil, lastbil, buss, motorcykel, *moped klass I*, terrängvagn och motorredskap klass I får köras endast av den som har ett gällande körkort för fordonet. Har släpfordon kopplats till en bil *ska* föraren ha körkortsbehörighet även för släpfordonet.

3 §²

Moped klass II får köras endast av den som har körkort, traktorkort eller förarbevis för moped klass II.

Snöskoter får köras endast av den som har förarbevis för snöskoter.

Terränghjuling får köras endast av den som har förarbevis för terränghjuling.

4 §³

För övningskörning med fordon som avses i 1 och 3 §§ gäller bestämmelserna i 4 kap.

5 §

A för motorcykel

A1 för lätt motorcykel

AM för moped klass I

² Senaste lydelse 1999:878.

³ Senaste lydelse 1999:878.

B för

1. personbil med totalvikt av högst 3,5 ton och lätt lastbil samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar,

2. terrängvagn, och

3. motorredskap klass I

C för tung lastbil och personbil med totalvikt över 3,5 ton samt enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till sådana bilar

D för buss och enbart ett lätt släpfordon som är kopplat till buss

E för släpfordon, oavsett vikt och antal.

5 a §

Förarbehörigheterna A, A1 och B ger även rätt att köra moped klass I.

11 §⁴

Inom garage-, verkstads- eller bensinstationsområde får den som har ett körkort med behörigheten B köra personbil oavsett totalvikt samt lastbil och buss, med eller utan släpfordon men utan last eller passagerare.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *moped klass I*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

Om ett särskilt medgivande lämnats får den som har fått ett körkort med behörigheten B återkallat, med de begränsningar som anges i första stycket, köra fordon som anges där samt *mopeder*. Ett medgivande får lämnas för högst tre år.

14 §

Ett bevis att körkort utfärdats gäller som körkort till dess körkortet lämnats ut eller rätten att få ut körkortet förfallit.

Ett bevis att körkort *eller förarbevis* utfärdats gäller som körkort *respektive förarbevis* till dess körkortet *respektive förarbeviset* lämnats ut eller rätten att få ut körkortet *respektive förarbeviset* förfallit.

⁴ Senaste lydelse 2003:216.

3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort och traktorkort**3 kap. Utfärdande och giltighet av körkort, traktorkort och förarbevis****1 §⁵**

Körkort får utfärdas för den som

- | | |
|--|--|
| 1. har körkortstillstånd, | |
| 2. är permanent bosatt i Sverige eller har studerat här i minst sex månader, | |
| 3. har fyllt | 3. har fyllt |
| a) 16 år för behörigheten A1, | a) 15 år för behörigheten AM, |
| | b) 16 år för behörigheten A1, |
| b) 18 år för behörigheterna A, B, C och E, | c) 18 år för behörigheterna A, B, C och E, |
| c) 21 år för behörigheten D, och | d) 21 år för behörigheten D, och |
| 4. har avlagt godkänt förarprov. | |

Körkort får dock inte utfärdas för den som har ett körkort som är utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).

Har ett körkort blivit ogiltigt av anledning som avses i 12 § eller 13 § första stycket 1 eller sista stycket får ett nytt körkort utfärdas utan att förarprov avlagts, om den sökande efter det att körkortet blivit ogiltigt har meddelats körkortstillstånd för de behörigheter som upphört att gälla. För utfärdande av körkort efter återkallelse gäller bestämmelserna i 5 kap.

4 §⁶

Förarprovet består av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. Kunskapsprov för behörigheten A behöver inte avläggas om sökanden redan har körkort med behörigheten A1.

Förarprovet består *för behörigheten AM* av ett kunskapsprov och *för övriga behörigheter* av ett kunskapsprov och ett körprov. Förarprov får inte avläggas om spärrtid löper.

Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1 och 3. *För behörigheten AM krävs dessutom att sökanden uppfyller kravet i 1 § första stycket 2 och har gått igenom utbildning för moped klass I enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.*

Kunskapsprov behöver dock inte avläggas för behörigheten A av

⁵ Senaste lydelse 2003:216.

⁶ Senaste lydelse 2003:216.

den som redan har ett körkort med behörigheten A1.

Körprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 1 § första stycket 1–3.

5 §

Sökanden *skall* godkännas i förarprovet, om det visar att *sökanden* har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas av *förare av körkortspliktiga fordon*.

Sökanden *ska* godkännas i förarprovet, om det visar att *han eller hon*

1. *för förarbehörigheten AM, har de kunskaper som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för denna behörighet, och*

2. *för övriga förarbehörigheter, har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som från trafiksäkerhetssynpunkt bör krävas för behörigheten i fråga.*

17 §

Bestämmelserna i 2, 3, 8–11 §§, 13 § första stycket 2–3 och andra stycket gäller även traktorkort.

Bestämmelserna i 2–3 och 8–11 §§, 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket gäller även traktorkort.

18 §

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, *skall* prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

För ett körkort som utfärdats efter godkänt förarprov gäller en prøvotid av två år från dagen för provet. Om körkortshavaren redan har ett giltigt körkort med annan behörighet, *ska* prøvotiden endast omfatta vad som kan återstå av prøvotiden för det äldre körkortet.

Första stycket gäller inte körkort med behörigheten AM.

Förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

19 §

Förarbevis får utfärdas för den som

1. *har fyllt*

a) *15 år för förarbevis för moped klass II,*

b) *16 år för förarbevis för snöskoter eller terränghjuling, och*

2. *har avlagt godkänt förarprov.*

20 §

Förarprovet består för förarbevis av ett kunskapsprov. Kunskapsprov får avläggas endast av den som uppfyller kraven i 19 § 1 och har gått igenom utbildning för fordonsslaget enligt lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Kunskapsprov får inte avläggas innan spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 5 kap. 3 § 1, 2, 3 eller 4.

21 §

För förarbevis ska i tillämpliga delar följande bestämmelser gälla:

- 1. 1 § sista stycket om utfärdande av handling i vissa fall utan avläggande av nytt förarprov,*
- 2. 5 § 1 om godkännande i förarprov,*
- 3. 11 § om första giltighetsdag,*
- 4. 13 § första stycket 1–3 och andra stycket om ogiltighet, samt*
- 5. 14 och 15 §§ om förnyelse och skyldighet att medföra förarbeviset.*

4 kap.**1 §**

Den som för att få körkort vill öva sig i att köra *bil eller motorcykel* får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§ om *han* har körkortstillstånd.

Kravet på innehav av körkortstillstånd gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som utan något

Den som

- 1. innehar körkortstillstånd och för att få körkort vill öva sig i att med eller utan släpfordon köra bil, motorcykel eller moped klass I, eller*

- 2. utbildar sig till förare av moped klass II, snöskoter eller terränghjuling,*

får övningsköra under de förutsättningar som anges i 2–5 §§.

Kravet på innehav av körkortstillstånd *enligt första stycket 1* gäller dock inte den som redan har ett körkort med behörighet som

⁷ Senaste lydelse 2003:216.

medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen *skall* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

utan något medicinskt skäl har villkorats till att avse automatväxlat fordon och övningskörningen *ska* ske med ett manuellt växlat fordon för vilket samma behörighet krävs.

Den som övningskör *skall*, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

2. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,

b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 1,

3. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

4. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

Övningskörning *skall* ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola,

2 §⁸

Den som övningskör *ska*, om annat inte följer av 3 eller 4 §, ha uppnått en ålder av

1. 14 år och nio månader för körning med moped,

2. 15 år och nio månader för körning med snöskoter eller terränghjulning,

3. 16 år för körning med personbil utan släpfordon eller med fordon som kräver förarbehörighet A1,

4. 17 år och 6 månader för körning med

a) fordon som kräver förarbehörighet A, dock inte sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 §,

b) andra fordon som kräver förarbehörighet B än sådana som avses i 3,

5. 18 år för körning med fordon som kräver förarbehörighet BE, C eller CE, och

6. 20 år för körning med sådan motorcykel som avses i 2 kap. 6 § och med fordon som kräver behörighet D eller DE.

5 §⁹

Övningskörning *ska* ske under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser samt

1. är utbildningsledare eller trafiklärare, om övningskörningen sker i trafikskola *för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E,*

2. är *behörig utbildare enligt*

⁸ Senaste lydelse 2003:216.

⁹ Senaste lydelse 2004:1087.

lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar, om övningskörningen sker med något av dessa fordonsslag,

2. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

3. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker *i andra fall*.

3. uppfyller kraven i 6 §, om övningskörningen sker inom polisväsendet eller Försvarsmakten, eller

4. har godkänts som handledare enligt 7 §, om övningskörningen sker *i andra fall än som avses i 1 och 3 för förarbehörigheten A, A1, B, C, D eller E*.

6 §¹⁰

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,

2. har körkort för fordon av det slag körningen avser, och

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars *körkort* under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller

2. 5 kap. 3 § 2–4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader.

Med återkallelse avses i andra stycket även återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § och med spärrtid sådan giltighetstid som beslutats enligt den paragrafen.

Uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarsmakten får utövas endast av den som

1. fyllt 21 år,

2. *har behörighet* för fordon av det slag körningen avser, och

3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren *har* haft *sådan behörighet*.

Uppsikt enligt första stycket får dock inte utövas av den vars *körkort eller förarbevis* under de senaste tre åren har varit återkallat enligt

7 §¹¹

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 3 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

Uppsikt under övningskörning som avses i 5 § 4 får utövas endast av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Sådant godkännande får meddelas den som

¹⁰ Senaste lydelse 2004:1087.

¹¹ Senaste lydelse 2004:1087.

1. fyllt 24 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser,
3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och
4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som *skall* övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.
4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som *ska* övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

Ett godkännande som handledare får dock inte meddelas den vars körkort under de senaste tre åren har varit återkallat enligt vad som sägs i 6 § andra och tredje styckena.

5 kap.

2 §

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd *och* traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort *och* förarbevis. Vad som sägs om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis *och* innehavare av traktorkort.

Vissa undantag för förarbevis från vad som sägs i första stycket finns i 2 a §.

I fråga om utfärdande av nytt förarbevis efter återkallelse ska hänvisningen i 14 § första stycket till kraven i 3 kap. 1 § i stället avse 3 kap. 19 §.

2 a §

För förarbevis för moped klass II, snöskoter och terränghjulning gäller inte

1. vad som sägs om återkallelse i 3 § 5–8 och om omhändertagande i 7 § första stycket 3, och

2. vad som anges i 14 § och 15 § sista stycket om innehav av och ansökan om körkortstillstånd som villkor för utfärdande av nytt förarbevis.

Trots vad som anges i 13 § får ansökan om utfärdande av förarbevis prövas innan

1. spärrtid löpt ut enligt 3 kap. 9 §, eller

2. spärrtid eller giltighetstid för återkallelse tills vidare löpt ut om återkallelse skett enligt 3 § 5–7.

6 kap.**3 §**

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra bil innan innehavaren har fyllt 18 år. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

Ett utländskt körkort medför inte rätt att köra *moped innan innehavaren har fyllt 15 år eller bil innan innehavaren har fyllt 18 år*. Ett utländskt körkort medför inte rätt för någon annan än en medborgare i en stat inom EES att köra svenskregistrerad lastbil eller buss i förvärvsverksamhet för transport av personer eller gods.

4 §

Utan hinder av 2 kap. 4 § får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *bruka* en moped klass I som *han* fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för *sådana fordon* i hans hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in *fordonet* får köra *detta* i hemlandet utan körkort eller därmed jämförlig handling.

Trots bestämmelserna i 2 kap. 1 och 3 §§ får en person som fyllt 15 år och som är bosatt utomlands men tillfälligt vistas här *köra en moped* som *han eller hon* fört in i landet, om den uppfyller de villkor som gäller för *mopeder* i hans eller hennes hemland. Detta gäller dock endast om den som har fört in *mopeden* får köra *denna* i hemlandet utan körkort, *förarbevis* eller därmed jämförlig handling.

7 kap.**1 §**

Vad som sägs i detta kapitel om körkort gäller också körkortstillstånd *och* traktorkort.

Vad som sägs i detta kapitel
1. om körkort gäller också körkortstillstånd, traktorkort *och förarbevis, och*
2. om körkortshavare gäller också innehavare av förarbevis *och innehavare av traktorkort.*

8 kap.**2 §¹²**

Följande beslut av Vägverket får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol:

1. beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2,
2. beslut att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 9 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 12 §, och
3. beslut att återkalla tillstånd att bedriva introduktionsutbildning enligt 4 kap. 10 § eller riskutbildning enligt 4 kap. 13 §.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

¹² Senaste lydelse 2008:550.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort *eller* traktorkort eller om förnyelse av körkort samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Vägverkets beslut i ärende om godkännande som handledare får inte överklagas. Detsamma gäller andra beslut än som avses i första stycket i fråga om utfärdande av körkort, traktorkort *eller förarbevis* eller om förnyelse av körkort *eller förarbevis* samt beslut i fråga om villkor enligt 7 kap. 3 § andra stycket.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §

Ett föreläggande om att ge in läkarintyg eller bevis om godkänt förarprov får överklagas endast tillsammans med det beslut genom vilket ärendet avgörs.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort eller traktorkort enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

En uppmaning enligt 3 kap. 13 § första stycket 5 får inte överklagas. Detsamma gäller beslut om omhändertagande av körkortstillstånd, körkort, traktorkort *eller förarbevis* enligt 5 kap. 7 § och beslut i fråga om godkännande vid förarprov.

9 kap.

2 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet bryter mot 3 kap. 15 § döms till penningböter.

Föraren *skall* inte dömas till straff,

1. om körkortet *skall* förnyas och föraren före färden har återlämnat kortet eller gjort anmälan om att det förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3. om förarens identitet genast har kunnat fastställas.

Föraren *ska* inte dömas till straff,

1. om körkortet *eller förarbeviset ska* förnyas och föraren före färden har återlämnat *handlingen* eller gjort anmälan om att den förstörts eller kommit bort, eller

2. om återkallelse av körkort *eller förarbevis* begränsats på det sätt som anges i 5 kap. 4 § och färden äger rum inom två månader från det att frågan om återkallelse slutligt har avgjorts, eller

3 §

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet inte överlämnar ogiltigt körkort *eller förarbevis* till länsstyrelsen enligt 7 kap. 9 § döms till penningböter.

4 §¹³

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 1–3 §§ kör fordon i strid mot denna lag finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott *och i lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter.*

Bestämmelser om ansvar för den som i annat fall än som avses i 2 och 3 §§ kör fordon i strid mot denna lag *eller som tillåter sådan körning* finns i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott.

1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009 i fråga om 4 kap. 1, 2 och 5–7 §§ och i övrigt den 1 oktober 2009.

2. Ansökningar om körkortstillstånd och begäran om förhandsbesked enligt 3 kap. 8 § som omfattar körkortsbehörigheten AM får prövas från och med den 1 april 2009.

3. Äldre föreskrifter om rätt att köra moped klass II gäller fortfarande för personer som är födda före den 1 oktober 1994.

4. Förarbevis som har utfärdats med stöd av lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ger även i fortsättningen rätt att köra det fordonsslag förarbeviset avser. Ett sådant förarbevis upphör dock att gälla om inte innehavaren före visst datum har ansökt om utbyte till en behörighetshandling enligt de nya bestämmelserna. Regeringen får meddela föreskrifter om sista dag för sådan ansökan.

På förarbevis som avses i första stycket ska från och med den 1 oktober 2009 tillämpas bestämmelserna i 3 kap. 13 § första stycket 2 och 3 och andra stycket samt 15 § första stycket 1 och andra stycket, 7 kap. 1 §, 8 kap. 3 § i tillämpliga delar samt 9 kap. 2 och 3 §§. Därutöver ska

– förarbevis för moped klass I likställas med körkort med behörigheten AM, och innehavare av sådant förarbevis likställas med körkortshavare, vid tillämpning av bestämmelserna i 3 kap. 3 § och 10 § andra meningen, 5 kap. och 10 kap. 2 §, samt

– på förarbevis för terrängskoter tillämpas bestämmelserna i 5 kap. 2 och 2 a §§.

5. Traktorkort som har utfärdats före den 1 oktober 2009 ger fortsatt rätt att köra moped klass I.

6. Nytt körkort eller traktorkort som utfärdats efter återkallelse av körkort eller traktorkort som utfärdats före den 1 januari 2000 ger rätt att köra snöskoter och terränghjuling trots bestämmelserna i 2 kap. 3 §.

7. De äldre bestämmelserna i 9 kap. 1 § gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tid före den 1 oktober 2009.

¹³ Senaste lydelse 1999:878.

2 Förslag till lag om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar

Härigenom föreskrivs följande.

Lagens innehåll

1 § Denna lag innehåller bestämmelser om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Bestämmelser om behörighetskrav samt utfärdande och återkallelse av körkort och förarbevis för dessa fordonsslag finns i körkortslagen (1998:488).

Tillstånd att bedriva utbildning

2 § Utbildning enligt denna lag får bedrivas endast efter tillstånd av den myndighet som regeringen bestämmer.

Myndigheten får ge tillstånd till fysiska eller juridiska personer, som med hänsyn till sina personliga och ekonomiska förhållanden samt omständigheterna i övrigt bedöms ha förutsättningar att bedriva en god utbildning.

Återkallelse av tillstånd

3 § Den myndighet som regeringen bestämmer får återkalla ett tillstånd att bedriva utbildning om förutsättningarna för tillstånd enligt 2 § inte längre finns eller om föreskrifter om utbildningen som meddelats med stöd av denna lag inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.

Utbildningens innehåll

4 § Utbildning enligt denna lag ska innehålla teoretiska och, för moped klass I, snöskoter och terränghjuling, även praktiska moment. I utbildningen för moped klass I ska ingå övningskörning i trafik.

Kunskapsprov för moped klass II, snöskoter och terränghjuling

5 § Den myndighet som regeringen bestämmer får överlämna till fysiska eller juridiska personer att anordna kunskapsprov som avses i 3 kap. körkortslagen (1998:488) för moped klass II, snöskoter och terränghjuling, att utfärda bevis om godkända avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven.

Överlämnande enligt första stycket får återtas om kunskapsprov anordnas i strid mot gällande föreskrifter eller om anordnaren på annat sätt visar sig vara olämplig att anordna prov.

Tillsyn

6 § Den myndighet som regeringen bestämmer ska utöva tillsyn över utbildning och kunskapsprov. Tillsynen ska omfatta att förutsättningarna enligt 2 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om utbildning som meddelats med stöd av denna lag efterlevs.

Den som bedriver utbildning enligt denna lag ska på begäran av myndigheten lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.

Bemyndiganden

7 § Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter om tillstånd och villkor för att bedriva utbildning enligt denna lag, om utbildningens innehåll, om kompetenskrav för utbildare, om anordnande av kunskapsprov samt om tillsyn.

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från kravet på tillstånd enligt 2 § och tillsyn enligt 6 §.

Straffansvar

8 § Den som uppsåtligen utan tillstånd bedriver utbildning som avses i denna lag döms till böter.

Verkställighet

9 § Ett beslut enligt denna lag eller enligt föreskrifter meddelade med stöd av lagen gäller omedelbart om inte annat anges.

Överklagande

10 § Myndighetens beslut enligt 2 och 3 §§ får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Andra beslut av myndigheten enligt denna lag får inte överklagas.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

-
1. Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.
 2. Genom lagen upphävs lagen (1999:877) om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter. Bestämmelserna i 1, 2, 7 och 8 §§ den upphävda lagen gäller dock till den 1 oktober 2009. Förarbevis enligt 1 och 2 §§ den upphävda lagen får även därefter utfärdas för personer som före den 1 oktober 2009 genomgått föreskriven utbildning och godkänts vid kunskapsprov.
 3. Tillstånd att bedriva utbildning som avses i 2 § den nya lagen ger även rätt att före den 1 oktober 2009 bedriva utbildning som avses i 1 och 2 §§ den upphävda lagen. Rätt att anordna kunskapsprov, att utfärda bevis om avlagda kunskapsprov och att ta ut avgift för proven enligt 5 § den nya lagen ger även rätt att före den 1 oktober 2009 anordna kunskapsprov som avses i 1 och 2 §§ den upphävda lagen.

4. Den upphävda lagen gäller fortfarande i fråga om förhållanden som hänför sig till tiden före den 1 april 2009 samt i fråga om sådana förseelser som avses i 7 och 8 §§ den upphävda lagen och som har begåtts före 1 oktober 2009.

5. Tillstånd att bedriva utbildning som har meddelats enligt den upphävda lagen gäller i enlighet med sitt innehåll som tillstånd meddelade med stöd av denna lag. Sådant tillstånd som ger rätt att utbilda förare av moped klass I medför också rätt att utbilda förare av moped klass II.

3 Förslag till lag om ändring i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

Härigenom föreskrivs att 3 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

3 §¹

För någon uppsåtligen körkortspliktigt fordon utan att vara berättigad att föra sådant fordon, dömes för olovlig körning till böter. Har han tidigare innehaft körkort som blivit återkallat eller har brottet skett vanemässigt eller är det eljest att anse som grovt, må dömas till fängelse i högst sex månader.

För någon körkortspliktigt fordon med uppsåtligt eller oaktsamt åsidosättande av föreskrift, som meddelats i fråga om rätten att föra sådant fordon, dömes till böter.

Om någon uppsåtligen eller av oaktsamhet såsom förare av körkortspliktigt fordon anställer och brukar den som inte äger rätt att föra fordonet, eller i annat fall tillåter någon annan att föra sådant fordon utan att denne är berättigad därtill, dömes likaledes till böter.

Första, *andra och tredje* styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra *traktor, motorredskap eller spårvagn*.

Första–tredje styckena äger motsvarande tillämpning på förare av traktor, *moped klass II, snöskoter, terränghjuling*, motorredskap eller spårvagn och på den som anställer eller brukar sådan förare eller eljest tillåter någon att föra *sådant fordon*.

Denna lag träder i kraft den 1 oktober 2009.

¹ Senaste lydelse 1999:880.

4 Förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1998:493) om trafikskolor ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

1 §

Med trafikskola avses yrkesmässig utbildning av förare av fordon som kräver särskild behörighet.

Bestämmelserna i denna lag tillämpas inte på sådan förarutbildning som avses i lagen (0000:000) om utbildning till förare av mopeder, snöskotrar och terränghjulingar.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

5 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:558) om vägtrafikregister

Härigenom föreskrivs att 5 § lagen (2001:558) om vägtrafikregister ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

5 §¹

I fråga om personuppgifter *skall* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

I fråga om personuppgifter *ska* vägtrafikregistret ha till ändamål att tillhandahålla uppgifter för

1. verksamhet, för vilken staten eller en kommun ansvarar enligt lag eller annan författning, i fråga om

a) fordonsägare,

b) den som ansöker om, har eller har haft behörighet att framföra fordon eller luftfartyg enligt körkortslagen (1998:488), yrkestrafiklagen (1998:490), luftfartslagen (1957:297) eller någon annan författning eller den som har rätt att utöva viss tjänst enligt luftfartslagen,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts- eller yrkestrafik- ärende,

c) annan person om det behövs för att underlätta handläggningen av ett körkorts-, *förarbevis-* eller yrkestrafik- ärende,

d) den som ansöker om, har eller har haft tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik enligt yrkestrafiklagen eller någon annan författning eller biluthyrning enligt lagen (1998:492) om biluthyrning,

e) den som ansöker om, har eller har haft färdskrivarkort som avses i rådets förordning (EEG) nr 3821/85 av den 20 december 1985 om färdskrivare vid vägtransporter, eller

f) den som har eller har haft yrkeskompetens att utföra transporter enligt lagen (2007:1157) om yrkesförarkompetens eller genomgår utbildning för att få sådan kompetens.

2. försäkringsgivning eller annan allmän eller enskild verksamhet där uppgifter om personer under 1 a), b) och d) utgör underlag för prövningar eller beslut,

3. information om fordonsägare för trafiksäkerhets- eller miljööndamål och för att i den allmänna omsättningen av fordon förebygga brott samt information om den som har behörighet att framföra fordon för att utreda trafikbrott i samband med automatisk trafiksäkerhetskontroll,

4. aktualisering, komplettering eller kontroll av information om fordonsägare som finns i kund- eller medlemsregister eller liknande register, samt

5. uttag av urval för direkt marknadsföring av information om fordonsägare, dock med den begränsning som följer av 11 § personuppgiftslagen (1998:204).

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

¹ Senaste lydelse 2007:1159.

6 Förslag till lag om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

2 § ¹	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Föreslagen lydelse

2 §	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.</i>
<i>Terränghjulning</i>	<i>En annan terrängskoter än en snöskoter.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt

¹ Senaste lydelse 2006:240.

användas till person- eller godsbe-
fordran i terräng. Terrängmotor-
fordon delas in i terrängvagnar och
terrängskotrar.

Terrängskoter

Ett terrängmotorfordon med en
tjänstevikt av högst 400 kilogram.
*Terrängskotrar delas in i snö-
skotrar och terränghjulingar.*

Terrängsläp

Ett släpfordon som är inrättat för
att dras av ett terrängmotorfordon.

Denna lag träder i kraft den 1 april 2009.

7 Förslag till lag om ändring i lagen (2008:000) om ändring i lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner

Härigenom föreskrivs att 2 § lagen (2001:559) om vägtrafikdefinitioner i stället för dess lydelse enligt lagen (2008:000) om ändring i nämnda lag ska ha följande lydelse.

Lydelse enligt propositionen 2008/09:53

2 §	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbefordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.
Terrängskoter	Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram.
Terrängsläp	Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.

Föreslagen lydelse

2 §	
Beteckning	Betydelse
Släpvagnsvikt	Den sammanlagda vikten av en släpvagns egenvikt och last.
<i>Snöskoter</i>	<i>En terrängskoter som är avsedd för färd på snötäckt mark och som är försedd med band och medar.</i>
<i>Terränghjulning</i>	<i>En annan terrängskoter än en snöskoter.</i>
Terrängmotorfordon	Ett motordrivet fordon som inte är ett motorfordon och som är inrättat huvudsakligen för att självständigt användas till person- eller godsbe-

fordran i terräng. Terrängmotorfordon delas in i terrängvagnar och terrängskotrar.

Terrängskoter

Ett terrängmotorfordon med en tjänstevikt av högst 400 kilogram. *Terrängskotrar delas in i snöskotrar och terränghjulingar.*

Terrängsläp

Ett släpfordon som är inrättat för att dras av ett terrängmotorfordon.
