

Sammanfattning

Utskottet ser med oro på att den positiva utvecklingen med ett kontinuerligt sjunkande antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken under åren 1993–1996 har brutits. Ett enigt utskott framhåller att den s.k. nollvisionen ligger fast. Det betyder att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet samt att vägtransportsystemets funktion anpassas till de krav som följer av detta. En fortlöpande minskning av antalet dödade och skadade i trafiken är därför ett krav som inte får efterges. Det är enligt utskottet angeläget att regeringen nu särskilt uppmärksammar hur detta krav skall kunna uppfyllas. Utskottet säger sig också förutsätta att regeringen snarast möjligt för riksdagen redovisar sina ställningstaganden i fråga om trafiksäkerhetsarbetets fortsatta inriktning.

Utskottet framhåller vidare att vi behöver öka våra kunskaper om varför trafikolyckor inträffar. I sammanhanget erinras om att vägtrafiken saknar motsvarighet till de inspektionsmyndigheter som finns för järnvägstrafiken, sjöfarten och luftfarten. Regeringen bör enligt utskottets mening låta utreda inrättandet av en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion – med uppgift att nå, och dela med sig av, en ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker – samt återkomma till riksdagen med förslag därom. Detta bör, betonar utskottet, riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

I betänkandet behandlas också ett trettiotal motionsyrkanden om trafiksäkerhet m.m. från den allmänna motionstiden hösten 1998. Yrkandena avser bl.a. utbildnings- och behörighetsfrågor, fordons- och utrustningsfrågor, trafikföreskrifter, vägmärken och trafiksignaler. Vidare behandlas motionsyrkanden om bl.a. flyttning av övergivna fordon, uppgift om födelseland på de nya EU-körkortet och åtgärder för att motverka missbruk av principen om strikt betalningsansvar för en bils ägare i fråga om felparkeringsavgift. Samtliga motionsyrkanden avstyrks. Så sker i många fall med hänvisning till pågående beredningsarbete.

Motioner väckta under den allmänna motionstiden hösten 1998

1998/99:TU9

1998/99:T202 av Leif Carlson (m) och Nils Fredrik Aurelius (m) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att försök med internationella hastighetsbegränsningar bör genomföras i Kalmar län.

1998/99:T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) vari yrkas

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fysiska åtgärder i vägmiljön i trafiksäkerhetssyfte.

1998/99:T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) vari yrkas

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad trafiksäkerhet.

1998/99:T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) vari yrkas

22. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utvärdering och omprövning av pedagogiken och metodiken för trafiksäkerhetsarbetet,

23. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiksäkerhet, en mer differentierad skala för hastighetsbegränsningarna, högersväng vid rött ljus samt olika typer av varningsskyltar vid skolor,

24. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det kommunala trafiksäkerhetsarbetet.

1998/99:T403 av Leif Carlson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändring av trafikbestämmelser vid ljussignaler.

1998/99:T404 av Ingvar Eriksson (m) och Jan Backman (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att hastighetsbegränsningen på motorväg och motortrafikled bör höjas till 130 km/tim.

1998/99:T405 av Chatrine Pålsson (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändringar av den tillåtna hastigheten på våra vägar.

1998/99:T406 av Elver Jonsson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om god kvalitet på reflexmaterial för vägmärken i Sverige.

1998/99:T409 av Carina Hägg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att nuvarande ålderskrav för hjälm vid färd på moped sänks till att också omfatta barn i lägre åldrar än vad som i dag är fallet.

1998/99:T410 av Christel Anderberg (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en skyndsamt utredning av äldres körkortsinnehav i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:T411 av Yvonne Ruwaida (mp) vari yrkas att riksdagen beslutar om sådan ändring i 128 § trafikkungörelsen (1972:603) samt 3 § trafikkungörelsen (1998:1276) att lagen tillförs texten: ”att cyklist får medföra pakethållarpassagerare förutsatt att denne passagerare bär cykelhjälm”.

1998/99:T413 av Tom Heyman (m) och Elizabeth Nyström (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att uppdra åt Vägverket att göra rimliga förenklingar av reglerna för s.k. snömoped.

1998/99:T415 av Majléne Westerlund Panke (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk användning av cykelhjälm för barn.

1998/99:T416 av Göran Magnusson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av reglerna för bortforsling av övergivna fordon.

1998/99:T417 av Yilmaz Kerimo m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kravet på födel-seland i körkortet.

1998/99:T418 av Marie Granlund (s) och Lars-Erik Lövdén (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder mot obetalda felparkeringsavgifter.

1998/99:T420 av Sonia Karlsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrad kontroll av importbilar.

1998/99:T421 av Kjell Eldensjö (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om revidering och förtydligande av lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

1998/99:T422 av Kenneth Lantz (kd) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbildning i samband med körkortsförnyelse,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ”körkortsfortbildningen”.

1998/99:T423 av Ann-Kristine Johansson (s) och Alf Eriksson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om högre krav på körkortsutbildning för traktorförare.

1998/99:T424 av Torgny Danielsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om undantag från 21-årsgränsen i körkortslagen.

1998/99:T425 av Martin Nilsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av lagstiftning för att säkerställa bruket av vinterdäck vid halt väglag vintertid.

1998/99:T426 av Lars Björkman m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av åtgärder för att öka användningen av vinterdäck.

1998/99:T427 av Anders Ygeman (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändring av hastighetsbestämmelserna.

1998/99:T428 av Mikael Oscarsson (kd) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kalenderår i stället för födelsedag skall vara avgörande vid åldersbestämmelser när det gäller rätt att köra moped, motorcykel och personbil.

1998/99:T430 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regler om mobiltelefonering under bilkörning.

1998/99:T431 av Anna Åkerhielm (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särskild utbildning för förare av utryckningsfordon.

1998/99:K215 av Bertil Persson (m) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om nya nationalitetssymboler på bilarnas registrerings skyltar i enlighet med vad som anförts i motionen.

1998/99:Sf608 av Lennart Daléus m.fl. (c) vari yrkas

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de nya körkortet.

1998/99:Sk708 av Jarl Lander (s) och Anita Jönsson (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regler för busstrafik inom miljözonsområden.

Utskottet

1 Ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet 33 motionsyrkanden som väcktes under den allmänna motionstiden hösten 1998 och som främst gäller säkerhet i vägtrafiken.

Den positiva utvecklingen med ett kontinuerligt sjunkande antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken under åren 1993–1996 har brutits. Mot den bakgrunden anordnade utskottet den 18 mars i år en utfrågning med företrädare för Näringsdepartementet, Vägverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut och Rikspolisstyrelsen.

Betänkandet inleds med ett avsnitt med rubriken Övergripande trafiksäkerhetsfrågor. Där lämnas till en början en relativt utförlig redogörelse för riksdagens beslut åren 1997 och 1998 om den s.k. nollvisionen samt för vissa tidigare riksdagsbeslut av betydelse för trafiksäkerhetsarbetet. En redogörelse för trafiksäkerhetsarbetets hittillsvarande inriktning följs av statistiska uppgifter om trafiksäkerhetsutvecklingen åren 1987–1997. Därefter redogörs

för Vägverkets och regeringens syn på trafiksäkerhetsarbetets resultat, för regeringens uppdrag åt Vägverket att omprioritera sitt trafiksäkerhetsarbete och för verkets nyligen lämnade redovisning av sitt uppdrag. Efter ett referat av fyra motionsyrkanden om vissa övergripande trafiksäkerhetsfrågor avslutas det första avsnittet av betänkandet med att utskottet redovisar sitt ställningstagande till de övergripande frågorna om trafiksäkerhet.

Härefter behandlas de återstående motionsyrkandena i två huvudavsnitt: Trafiksäkerhet och Övriga frågor. Till den förstnämnda kategorin hör Utbildnings- och behörighetsfrågor, Fordons- och utrustningsfrågor samt Trafikföreskrifter, vägmärken och trafiksignaler. Till de övriga frågorna hör bl.a. flyttning av övergivna fordon, uppgift om födelseland på de nya EU-körkort, åtgärder för att motverka missbruk av principen om strikt betalningsansvar för en bils ägare i fråga om felparkeringsavgift samt påskynande av första kontrollbesiktning för direktimporterade bilar.

2 Övergripande trafiksäkerhetsfrågor

2.1 Riksdagsbeslut under åren 1982–1998 om mål för trafiksäkerhetsarbetet m.m.

I ett beslut år 1982 (prop. 1981/82:81, bet. TU 1981/82:26, rskr. 1981/82:231) fastställde riksdagen följande mål för trafiksäkerhetsarbetet:

- Det totala antalet dödade och skadade i trafiken skall fortlöpande minskas.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall fortlöpande minskas för alla trafikantkategorier.
- Risken att dödas och skadas i trafiken skall minskas i högre grad för de oskyddade trafikanterna än för de skyddade. Barnens problem skall särskilt beaktas.

År 1988 bekräftades de sålunda fastställda målen för trafiksäkerhetsarbetet (prop. 1987/88:50 bil. 1, bet. 1987/88:TU16, rskr. 1987/88:201).

År 1990 fastställde riksdagen ett kvantitativt mål för trafiksäkerhetsarbetet (prop. 1989/90:100 bil. 8, bet. 1989/90:TU21, rskr. 1989/90:166). Målet var att antalet personer som dog eller skadades i trafiken år 1995 skulle vara minst ca 150–160 respektive 3 500 lägre än år 1988 (då 813 personer dödades, 5 869 skadades svårt och 16 969 skadades lindrigt vid 17 207 polisrapporterade vägtrafikolyckor). För år 2000 sattes målet till ca 200 färre dödade och ca 5 000 färre skadade än år 1988.

År 1992 beslutade riksdagen att Trafiksäkerhetsverket skulle läggas ned vid utgången av det året och att Vägverket, vars huvuduppgift är att svara för statens väghållning, skulle fullgöra Trafiksäkerhetsverkets uppgifter fr.o.m. den 1 januari 1993 (prop. 1992/93:2, bet. 1992/93:TU4, rskr. 1992/93:58).

År 1993 bekräftade riksdagen ånyo sitt beslut från år 1982 om målen för trafiksäkerhetsarbetet (prop. 1992/93:161, bet. 1992/93:TU29, rskr. 1992/93:426). I det beslutet ställde sig riksdagen också bakom en vision enligt propositionen om att ett samhälle med säker trafik skall förverkligas inför 2000-talet. I visionen står trafikanten i centrum. Myndigheterna har i första hand ansvaret för trafiksäkerhetsåtgärderna, medan den enskilde trafikanten har ansvaret för sitt beteende i trafiken. Myndigheter och trafikanter skapar i

ömsesidig och förtroendefull samverkan en bättre trafiksäkerhet. Arbetet leder till att hos beslutsfattare och trafikanter skapas värderingar som innebär att bl.a. kraven på trafiksäkerhetsförbättring ökar. Insatserna på olika håll resulterar i att de av riksdagen åren 1982 och 1988 fastställda trafiksäkerhetsmålen – om en fortlöpande minskning av det totala antalet dödade och skadade i trafiken etc. – uppnås och att trafiksäkerhetsarbetets status ökar. Av 1993 års riksdagsbeslut framgår också att Vägverket, polisen och kommunerna är huvudaktörer inom trafiksäkerhetsområdet och att Vägverket skulle få i uppdrag av regeringen att redovisa ett nationellt verksamhets- och åtgärdsprogram på grundval av beslutet.

År 1996 beslutade riksdagen (prop. 1995/96:131, bet. 1995/96:TU18, rskr. 1995/96:231) att Vägverket såsom statens företrädare på central nivå skall ha ett samlat ansvar, s.k. sektorsansvar, för hela vägtransportsystemets miljöpåverkan, trafiksäkerhet, tillgänglighet, framkomlighet och effektivitet samt för frågor som rör väginformatik, fordon, kollektivtrafik, handikappanpassning, yrkestrafik och tillämpad forsknings-, utvecklings- och demonstrationsverksamhet inom vägtransportsystemet.

Våren 1997 fattade riksdagen beslut med anledning av regeringens proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter (bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Riksdagen godkände en inriktning som bl.a. innebär att åtgärder i infrastrukturen skall utformas med utgångspunkt i högsta ambition för trafiksäkerheten. Av riksdagsbeslutet framgår att utgångspunkten för transportinfrastrukturens utveckling bör vara att inga människor skall dödas eller skadas allvarligt i olyckor inom vägtransportssystemet.

I oktober 1997 godkände riksdagen förslaget i proposition 1996/97:137 Nollvisionen och det trafiksäkra samhället ”att det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportsystemet (nollvisionen) samt att vägtransportsystemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta” (bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). I beslutet betonas att nollvisionen förutsätter en ny ansvarsfördelning för vägtransportsystemets trafiksäkerhet. Hittills har – sades det – så gott som hela ansvaret åvilat den enskilde trafikanten. I nollvisionens samhälle är ansvaret för trafiksäkerheten delat mellan trafikanterna och de s.k. systemutformarna. Med systemutformare avses offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet såsom väg, fordon och transporttjänster, samt de som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik såsom regelverk, utbildning, information, övervakning, räddning, vård och rehabilitering. Systemutformarna har alltid – underströks det i riksdagsbeslutet – det yttersta ansvaret för vägtransportsystemets hela säkerhetsnivå. Trafikanterna är liksom tidigare skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken samt att följa trafikreglerna. Om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av t.ex. bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder i den mån detta krävs för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

I juni 1998 ställde sig riksdagen bakom regeringens förslag i proposition 1997/98:56 Transportpolitik för en hållbar utveckling att nollvisionen skall gälla som ett långsiktigt mål inte bara för vägtrafiken utan för alla trafikslag (bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266). I samband därmed godkände riksdagen också ett etappmål med innebörden att antalet dödade och skadade inom transportsystemet skall minska från år till år samt kvantifieringar av etappmålet för de olika trafikslagen. För vägtrafikens del innebar kvantifieringen att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor skulle minska med minst 50 % till år 2007 räknat från 1996 års nivå.

2.2 Trafiksäkerhetsarbetets inriktning enligt det nationella trafiksäkerhetsprogrammet för åren 1995–2000

I 1993 års riksdagsbeslut om trafiksäkerheten betecknas som nämnts Vägverket, polisen och kommunerna såsom huvudaktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Med anledning av beslutet uppdrog regeringen åt Vägverket att utarbeta ett nationellt trafiksäkerhetsprogram. Vägverket, Rikspolisstyrelsen och Svenska kommunförbundet utarbetade programmet och redovisade resultatet i september 1994. I programmet, som gäller för åren 1995–2000, läggs särskild vikt vid tio s.k. reformer inom vilka insatser vidtas för att lösa olika trafiksäkerhetsproblem. Dessa reformer är värdering av trafiksäkerhet, trafiknykterhet, färre hastighetsöverträdelser, färre andra regelöverträdelser, säkrare trafikmiljö, användning av skyddsutrustning i bil, säkrare bilar, synbarhet i trafiken, användning av cykelhjälm samt räddning, vård och rehabilitering. För varje reformområde har konkreta verksamhetsmål ställts upp, såsom bl.a. minskad andel onyktra i polisens kontroller, minskad andel hastighetsöverträdelser och ökad andel cyklister som använder cykelhjälm.

I programmet föreslås också kvantitativa trafiksäkerhetsmål. De innebär högst 400 dödade och högst 3 700 svårt skadade i trafiken år 2000. Det innebär vidare totalt högst 17 000 skadade i polisrapporterade olyckor år 2000. De sålunda angivna kvantitativa trafiksäkerhetsmålen har sedermera fastställts av regeringen, såsom en del av Vägverkets verksamhetsmål, i regleringsbrev för vart och ett av åren 1997, 1998 och 1999.

2.3 Några uppgifter om trafiksäkerhetsutvecklingen

Utvecklingen i fråga om antalet dödade och skadade personer vid polisrapporterade vägtrafikolyckor från år 1988 har varit följande.

År	Antal dödade	Antal svårt skadade	Antal lindrigt skadade
1988	813	5 869	16 969
1989	904	5 790	17 741
1990	772	5 501	16 996
1991	745	4 832	16 225
1992	759	4 705	16 022
1993	632	4 334	15 407
1994	589	4 221	16 862
1995	572	3 965	17 208
1996	537	3 837	16 973
1997	541	3 917	17 363

Av tabellen framgår att den positiva utvecklingen med ett kontinuerligt sjunkande antal döda och svårt skadade i vägtrafiken under åren 1993–1996 har brutits.

Det bör påpekas att antalet skadade i vägtrafikolyckor är betydligt större än vad polisrapporterna visar, eftersom åtskilliga olyckor – särskilt sådana med lindriga personskador – inte kommer till polisens kännedom.

Som framgår av nedanstående tabell varierar trafiksäkerheten betydligt mellan olika trafikantkategorier. Andelen bilförare av det totala antalet dödade i vägtrafiken har ökat från 43 % år 1987 till 50 % tio år senare. Andelen dödade bilpassagerare har däremot minskat något under tioårsperioden, från 21 till 18 %. Även de gående utgör en stor andel av det totala antalet omkomna i vägtrafiken. Andelen har dock minskat från 18 % till 13 % under den redovisade tioårsperioden.

År	Bil- förare	Bil- passa- gerare	MC- förare	MC- passa- gerare	Mope- dist	Cy- klist	Gå- ende	Andr a	Sum ma
1987	334	162	53	6	24	58	144	6	787
1988	359	166	50	7	24	66	136	5	813
1989	377	213	35	5	24	87	155	8	904
1990	342	154	39	7	22	68	134	6	772
1991	333	157	30	7	12	68	125	13	745
1992	356	129	28	5	17	76	138	10	759
1993	294	114	38	4	14	70	94	4	632
1994	293	115	27	4	10	52	86	2	589
1995	283	111	29	3	9	57	71	9	572
1996	243	113	38	2	14	49	74	4	537
1997	273	98	33	3	13	42	72	7	541

Risken för trafikolyckor skiljer sig även mellan olika befolkningsgrupper och generationer. Enligt studier från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) går kvinnor mer och åker buss mer än män, vilket gör att de har en något lägre risknivå, utom kvinnor över 65 år. Inblandningsrisken för personbilsolyckor är i stort sett lika för män och kvinnor. Skadekonsekvensen är dock mindre allvarlig för kvinnor, vilket innebär att av de skadade personerna dödades endast hälften så många kvinnor som män. Om man emellertid sätter skadorna i relation till trafikarbetet finner man att kvinnornas skadekvot (dvs. antalet dödade och skadade per personkilometer) för alla åldrar ligger högre än mäns. Enligt VTI:s studier närmar sig dock kvinnor med tiden mer och mer mäns beteende, körkortsinnehav m.m. Andelen kvinnor bland de äldre ökar med ökande ålder eftersom kvinnor har längre livslängd. Äldre har större risk att skadas vid jämförbara olyckor än yngre på grund av större fysisk skörhet. Detta gäller kvinnor i ännu högre grad än män.

Utskottet förutsätter att statistiken över trafikolyckor i fortsättningen så långt som möjligt utformas på ett könsuppdelat sätt.

2.4 Vägverkets utvärdering av trafiksäkerhetsarbetets resultat

I den av Vägverket i mars 1998 utgivna publikationen Trafiksäkerhetsrapport 97 redovisas en tabell (på s. 3) med en uppräknings av de tio trafiksäkerhetsreformerna enligt det nämnda trafiksäkerhetsprogrammet för åren 1995–2000. I tabellen anges också mål år 2000 enligt programmet samt bl.a. resultat år 1997 jämfört med år 1994. Verket framhåller:

Efter tre års verksamhet med det nationella trafiksäkerhetsprogrammet har resultaten i de trafiksäkerhetsreformer som rör trafikantbeteendet, med undantag av nykterhet, i stort sett uteblivit. De har därmed inte bidragit till en minskning av antalet dödade och skadade. Anledningen till detta är inte resursbrist utan troligen bristande effektivitet i de vidtagna åtgärderna. Möjligt byggde det nationella trafiksäkerhetsprogrammet 1995–2000 på orealistiska förväntningar om vad som går att åstadkomma på kort sikt. För att förbättra effektiviteten har ett arbete påbörjats som bygger på nollvisionens grundprinciper.

2.5 Regeringens uppdrag till Vägverket att omprioritera trafiksäkerhetsarbetet

I budgetpropositionen för år 1999 utgiftsområde 22 Kommunikationer framhåller regeringen att genomförda trafiksäkerhetsåtgärder inom ramen för Vägverkets sektorsansvar för trafiksäkerhet inte hittills har givit de förväntade effekterna på trafiksäkerheten. Vägverket har därför ändrat inriktning och utformning på sina insatser inom ramen för sektorsuppgifterna. Den nya inriktningen innebär bl.a. olika pådrivande och stödjande insatser som kommer att få effekt först på lite längre sikt. Regeringen har förtroende för Vägverkets bedömning i denna del, betonas det i propositionen. För att förstärka trafiksäkerhetsarbetet på kort sikt och för att påskynda arbetet med nollvisionen, är det dock regeringens bedömning att insatser i fysiska åtgärder i vägmiljön som direkt kan ge trafiksäkerhetseffekt nu måste prioriteras framför sektorsuppgifter. Regeringen anser även – sägs det i budgetpropositionen – att trafiksäkerhetsreformerna enligt 1994 års nationella trafiksäkerhetsprogram bör ses över för att klarlägga och tydliggöra sambanden mellan reformer och trafiksäkerhetseffekter.

Regeringens sålunda återgivna uttalanden skall ses mot bakgrund av det uppdrag som gavs åt Vägverket i samband med att regeringen i juni 1998 tog ställning till frågan om fastställelse av verkets förslag till nationell väghållningsplan för perioden 1998–2007. Förslaget utgjorde en del av verkets förslag till en nationell plan för vägtransportssystemet för den angivna perioden och innehöll, förutom förslaget till nationell väghållningsplan, bl.a. också en preliminär plan för åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhetsområdet. I beslutet sägs att Vägverket skall upprätta och genomföra en särskild trafiksäkerhetsplan för åren 1999–2003 med utgångspunkt i det till regeringen lämnade förslaget till preliminär plan för åtgärder inom miljö- och trafiksäkerhetsarbetet. I planen skall användningen av de medel som avsatts i Vägverkets förslag för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder preciseras ytterligare och de samhällsekonomiska effekterna av åtgärderna beskrivas. Vidare skall – enligt regeringens beslut – kompletterande åtgärder för perioden preciseras så att åtgärderna tillsammans utgör en konkret plan för trafiksäkerhetsområdet under åren 1999–2003 med syfte att uppnå de av riksdag och regeringen beslutade trafiksäkerhetsmålen. Planen skall utarbetas i samråd med Rikspolisstyrelsen och Svenska Kommunförbundet och redovisas till regeringen senast den 31 december 1998.

Vägverket har redovisat sitt uppdrag att upprätta en särskild trafiksäkerhetsplan för åren 1999–2003 i två omgångar. Den första redovisningen, daterad den 18 december 1998, avser fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inom en total ram på 4 500 miljoner kronor för den angivna perioden. Den andra redovisningen, som är daterad den 26 februari 1999, avser åtgärder inom sektors- och myndighetsuppgifter under samma period. Dessutom lämnas förslag till åtgärder som andra aktörer än Vägverket bör vidta. Dessa förslag motiveras med en hänvisning till Vägverkets roll som sektorsansvarig myndighet för trafiksäkerhetsfrågor och dess övergripande ansvar för att trafiksäkerhetsmålen nås.

Vägverket framhåller sammanfattningsvis att även om alla förslagen genomförs, är det ändå inte möjligt att nå det till år 2000 uppsatta målet om högst 400 dödade i trafiken, om inte samhället genomför radikala hastighetsgränssänkningar tillsammans med en mycket intensifierad övervakning. Eftersom ett sådant förslag bedöms som oacceptabelt för allmänheten, förordar Vägverket att man nu i stället inriktar sig på att nå det till år 2007 uppsatta målet om högst 270 dödade i trafiken.

För att nå det sistnämnda målet räcker det enligt Vägverket inte med att genomföra de åtgärder som omfattas av den nationella väghållningsplan som regeringen fastställde i juni 1998 och de åtgärder som nu föreslås i den särskilda trafiksäkerhetsplanen för åren 1999–2003. Med en resurstilldelning som krävs för att genomföra de åtgärderna når man som bäst antalet 340 och som sämst antalet 430 dödade i trafiken år 2007. Ytterligare minst 10 miljarder kronor för fysiska trafiksäkerhetsåtgärder skulle Vägverket behöva för att åtminstone rädda 70 liv på det statliga vägnätet i syfte att klara målet, högst 270 omkomna år 2007. Ett särskilt problem i detta sammanhang är enligt verket kommunernas möjlighet att ge sitt bidrag till trafiksäkerhetsmålen. På det kommunala vägnätet omkommer nämligen ca 30 % av dem som dödas i trafiken.

Vägverket betonar avslutningsvis att genomförandet av nollvisionen med dess ambitiösa preciserade etappmål måste få stora konsekvenser för utvecklingen av vägtransportsystemet och de ekonomiska resurser som ställs till aktörernas förfogande. Verket säger sig också ha för avsikt att initiera och driva på forskning och utveckling för att om möjligt finna effektivare lösningar.

2.7 Motionsyrkanden om vissa övergripande trafiksäkerhetsfrågor

I motion T220 av Per-Richard Molén m.fl. (m) behandlas bl.a. frågan om skatten på motorfordon. Motionärerna framhåller att den nuvarande vägtrafikbeskattningen baseras på bilens vikt och att utvecklingen av trafiksäkra bilar härigenom missgynnas. Dagens regler medför, säger motionärerna, att färre personer kör säkrare bilar, något som i sin tur leder till svårare olyckor och fler dödsfall. Såväl samhällsekonomiskt som statsfinansiellt orsakar det nuvarande systemet stora förluster. Skatten bör, betonas det i motionen, utformas så att säkra och bränslesnåla bilar gynnas.

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) utgår motionärerna från budgetpropositionen för år 1999 och framhåller att regeringen i den uppgivet anför att det s.k. reformarbetet inom trafiksäkerhetsområdet inte gett det önskade resultatet och att den därför inte vill öka medlen för den delen av trafiksäkerhetsarbetet. Kristdemokraterna accepterar inte denna uppgivenhet, säger motionärerna, utan vill utvärdera och ompröva pedagogiken och metodiken för trafiksäkerhetsarbetet och det attitydskapande arbetet. Det är då av särskild vikt, understryks det i motionen, att samarbeta med frivilligorganisationer, hemmen, förskola och skola samt att sätta upp mätbara mål för attitydarbetet i fråga om trafiken, såsom alkoholfri zon, barn i trafik, normöverföring, hastighetsanpassning m.m.

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) behandlas också det kommunala trafiksäkerhetsarbetet. Motionärerna betonar att de oskyddade trafikanternas situation särskilt måste uppmärksammas. Dessa drabbas särskilt vid besparingar som medför minskad vägbelysning m.m. Både cyklister och fotgängare är mycket utsatta i trafiken. Detta gäller i synnerhet i tätorter.

I motion T217 av Marianne Samuelsson m.fl. (mp) framhålls att främsta sättet att minska antalet dödade och skadade i trafiken är att minska trafiken. Trafiksäkerheten är så pass viktig, betonar motionärerna, att en minskning av trafiken måste kombineras med ytterligare åtgärder. Lämpliga sådana åtgärder är dock inte enligt motionärerna sådana fysiska åtgärder i vägmiljön som enligt vad regeringen förordar i budgetpropositionen för år 1999 nu måste prioriteras framför Vägverkets sektorsuppgifter. Ambitionerna att ”bygga bort” trafikfarorna i vägtrafiken har nämligen hittills varit mindre framgångsrika, betonar motionärerna. De effektivaste åtgärderna, vid sidan av minskningar av trafiken, är de som syftar till sänkt hastighet på vägarna, minskad rattonykterhet, förbättrad information, transportinformatik och utbildning, förbättrat underhåll av gång- och cykelbanor samt bättre laglydnad.

2.8 Utskottets ställningstagande

Den positiva utvecklingen med ett kontinuerligt sjunkande antal dödade och svårt skadade i vägtrafiken under åren 1993–1996 har brutits. Utskottet finner detta mycket oroande och vill betona att riksdagens beslut år 1997 om den s.k. nollvisionen ligger fast. Det innebär att det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet skall vara att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor i vägtransportssystemet samt att vägtransportssystemets funktion anpassas till de krav som följer av detta. En fortlöpande minskning av antalet dödade och skadade i trafiken är därför ett krav som inte får efterges. Det är enligt utskottets mening angeläget att regeringen nu särskilt uppmärksammar hur detta krav skall kunna uppfyllas. Utskottet förutsätter att regeringen därvid också överväger hur en ökad andel kollektivtrafik kan bidra till att öka trafiksäkerheten och därmed till förverkligandet av nollvisionen.

Vid den utfrågning som utskottet anordnade den 18 mars i år framkom bl.a. att företrädare för Näringsdepartementet och Vägverket under den närmaste tiden därefter tillsammans skulle arbeta med kompletteringar och

preciseringar av Vägverkets förslag till en särskild trafiksäkerhetsplan för åren 1999–2003. Arbetet har enligt vad utskottet erfarit nyligen avslutats och den 9 april 1999 presenterats i en promemoria från Näringsdepartementet med rubriken *11 punkter för ökad trafiksäkerhet*. Utskottet förutsätter att regeringen snarast möjligt för riksdagen redovisar sina ställningstaganden i fråga om trafiksäkerhetsarbetets fortsatta inriktning.

Vid utfrågningen framhöll experterna också att de svenska trafikanternas kunskap om, och inställning till, trafiksäkerhet är god i ett internationellt perspektiv. Detta mycket positiva förhållande synes vara ett resultat av ett långsiktigt påverkansarbete, där inte minst olika frivilligorganisationer har spelat en stor roll. Utskottet finner det därför angeläget att ett kontinuerligt och långsiktigt folkbildningsarbete får fortgå i syfte att ytterligare utveckla attityder och kunskaper i viktiga trafiksäkerhetsfrågor. Nykterhet i trafiken, bilbältes- och cykelhjälm användning samt respekt för hastighetsgränser är goda exempel på sådana frågor.

Utskottet vill även betona det personliga ansvar vi alla har för trafiksäkerheten. Nollvisionens s.k. systemutformansvar ersätter inte utan kompletterar det personliga ansvaret. Vid utfrågningen den 18 mars framgick att ett hundratal liv kan räddas varje år, om alla som färdas i personbilar tog sitt personliga ansvar att använda föreskrivna bilbälten. Det framgick också att antalet personer som varje år omkommer på våra vägar i s.k. alkoholrelaterade olyckor uppgår till 50 å 100.

Utskottet finner det vidare angeläget att vi söker nå ökad kunskap om varför trafikolyckor inträffar. Sådan kunskap gäller inte bara trafikantens beteende utan också den betydelse som t.ex. vägen och vägområdet samt fordonet kan ha för en trafikolyckas uppkomst och skadornas omfattning. Vägtrafiken saknar motsvarighet till Järnvägsinspektionen för järnvägstrafiken, Sjöfartsinspektionen för sjöfarten och Luftfartsinspektionen för luftfarten. Regeringen bör enligt utskottets mening låta utreda inrättandet av en för vägtrafiken fristående vägtrafikinspektion – med uppgift att nå, och dela med sig av, en ökad kunskap om trafikolyckornas orsaker – samt återkomma till riksdagen med förslag därom.

Vad utskottet nu anfört om inrättande av en fristående vägtrafikinspektion bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Under den gångna vintern har i samband med mycket allvarliga olyckor konstaterats att inblandade fordon varit utrustade med sommardäck eller alltför gamla vinterdäck. Mot den bakgrunden har utskottet med tillfredsställelse noterat regeringens avsikt att föreskriva obligatorisk användning av vinterdäck vid vinterväglag fr.o.m. den 1 december 1999. Frågan behandlas mer utförligt i ett senare avsnitt av detta betänkande.

De i motionerna T217 (mp) yrkande 5, T220 (m) yrkande 23 samt T223 (kd) yrkandena 22 och 24 aktualiserade frågorna har tidigare behandlats av utskottet, som också återkommer till dem i annat sammanhang. Av detta skäl avstyrker utskottet nu dessa yrkanden.

3.1 Utbildnings- och behörighetsfrågor

Körkortsinnehav för äldre

Motion T410 av Christel Anderberg (m) har rubriken Körkortsinnehav för äldre. Motionären framhåller att det av trafiksäkerhetsskäl är oundgängligen nödvändigt att börja uppmärksamma de allt fler äldre fordonsförarna och de särskilda överväganden som detta bör föranleda. Problemet finns redan i dag, betonar motionären, och det är snabbt växande. Regeringen bör därför tillsätta en parlamentarisk utredning som får till uppgift att bl.a. föreslå skärpta regler för medicinsk undersökning och förnyad uppkörning.

Riksdagen antog en ny körkortslag (1998:488) i maj förra året. Lagen innebär bl.a. den av ett EG-direktiv betingade nyheten att körkortsbehörigheterna för tung lastbil och buss enligt 3 kap. 12 § ”gäller tills det att körkortshavaren fyller 45 år och därefter för perioder om högst 10 år, om körkortshavaren har visat att de medicinska kraven för att ha sådan behörighet är uppfyllda”. Frågan om att på liknande sätt tidsbegränsa giltigheten av körkortsbehörigheten för t. ex. personbil har, enligt vad utskottet erfarit, utretts av Vägverket på uppdrag av regeringen. Uppdraget har redovisats, och regeringen bereder frågan.

Utskottet erinrar om att enligt 5 kap. 3 § gäller att körkort skall återkallas i vissa fall, bl.a. ”om körkortshavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller dylikt att han från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort”. Vidare gäller enligt samma lagrum att körkort skall återkallas om en körkortshavare inte följer ett föreläggande att ge in läkarintyg.

Och 10 kap. 2 § körkortslagen innehåller följande stadgande:

Om en läkare vid undersökning av en körkortshavare finner att körkortshavaren av medicinska skäl är uppenbart olämplig att ha körkort, skall läkaren anmäla det till länsstyrelsen. Innan anmälan görs skall läkaren underrätta körkortshavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortshavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

I avvaktan på resultatet av den nämnda beredningen och med hänvisning till de återgivna bestämmelserna i körkortslagen finner utskottet syftet med motion T410 (m) tillgodosett. Motionen behöver sålunda inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks därför.

Utbildning i samband med körkortsförnyelse

I motion T422 av Kenneth Lantz (kd) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts (yrkande 1) om utbildning i samband med körkortsförnyelse och (yrkande 2) om ”körkortsfortbildningen”. Motionären framhåller att vidareutbildning och kompetensutveckling numera är en självklarhet i yrkeslivet och erinrar om bestämmelsen i körkortslagen att ett körkort skall förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Körkortsförnyelsen är ett förträffligt tillfälle,

säger motionären, att utnyttja till en frivillig uppdatering av trafikfärdkunskaper. Höj avgiften, fortsätter han, med några hundra kronor och låt en talong följa med det nya körkortet. Talongen lämnas till en godkänd trafikskola som erbjuder trafikanten en lektionstimme i grupp på ca 10 personer med genomgång av nya trafikregler. Dessutom kan trafikläraren låta 3–4 personer frivilligt följa med på en körslänga med konkreta exempel på rätt körteknik. Härigenom stimuleras strävandena att inte bara öka trafiksäkerheten utan också att värna miljön. Körkortshavaren har redan betalat avgiften, säger motionären, och deltagandet skall vara frivilligt och utan ”examen”.

Enligt vad utskottet erfarit överväger man inom Vägverket hur man på lämpligt sätt skall ge information i olika vägtrafikfrågor till alla dem som förnyar sitt körkort. I avvaktan på resultatet av dessa överväganden är utskottet för sin del inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T422 (kd). Denna avstyrks därför.

Skärpta krav på körkortsutbildning för traktorförare

Motion T423 av Ann-Kristine Johansson och Alf Eriksson (båda s) gäller skärpta krav på körkortsutbildning för traktorförare. Många unga förare sitter i dag bakom ratten på traktorer där efterfordonen är mycket tungt lastade, säger motionärerna. Det är inte ovanligt att laster på 30–40 ton dras av en jordbrukstraktor. Med så tunga efterfordon blir traktorn svår att hantera. Förarens utbildning har dock inte förberett honom/henne för sådana svårigheter. Den utbildning som nu finns behöver därför kompletteras med praktiska övningar kombinerat med teori. Det är samtidigt viktigt att traktor och redskap som används vid utbildningen har en tjänstevikt av lägst 2 500 kg och att vagnarna är lastade med minst motsvarande traktorns tjänstevikt för att den som övningskör skall kunna känna hur traktorn uppför sig med tunga efterfordon.

Riksdagen antog, som nämnts, en ny körkortslag så sent som i maj förra året. I det avseende det nu är fråga om skiljer sig inte det sakliga innehållet i den nya lagen från den gamla. Enligt den nya lagens 3 kap. 16 § får sålunda traktorkort utfärdas för den som har fyllt 16 år, som har körkortstillstånd och som genom godkänt kunskapsprov visat sig uppfylla de krav som bör ställas från trafiksäkerhetssynpunkt. (Om det finns särskilda skäl, gäller det sagda den som fyllt 15 år.) Det krävs sålunda inte något godkänt körprov. Övningskörning med traktorer förekommer dock, enligt vad utskottet inhämtat, inom Naturbruksprogrammet i gymnasieskolan. Utbildningen inom detta program skall ge eleverna grundläggande yrkeskunskaper inom naturbruksområdet som helhet, innefattande jordbruk, skogsbruk, trädgårdsnäring, fiske och vattenbruk, djurvård, hästhållning, miljövård och bioenergi. Utskottet har vidare från Vägverket inhämtat att olyckor i sådana fall som avses i motionen är sällsynta. Utskottet är inte berett att förorda en sådan ändring i körkortslagen som motionen förutsätter. Denna avstyrks därför.

Motion T424 av Torgny Danielsson (s) har rubriken Undantag från 21-årsgränsen för busskort. Motionären utgår från en bestämmelse i körkortslagen om att körkort för buss får utfärdas för den som har fyllt 21 år och har avlagt godkänt förarprov. Det vore önskvärt, säger motionären, att det införs ett undantag från 21-årsgränsen för elever som genomgått gymnasial yrkesförutbildning eller liknande. Undantaget skulle innebära att den som avlagt godkänt förarprov ges rätt att från 19 års ålder framföra buss inom ett geografiskt begränsat område och/eller rätt att framföra buss med högst 17 sittplatser för passagerare. Ett sådant undantag från 21-årsgränsen skulle leda till att bussbranschen får möjlighet att rekrytera ungdomar direkt från gymnasieskolan och att vidareutbilda dem inom de olika företagen.

Utskottet erinrar om att den gamla körkortslagen (1977:477) ändrades i mars 1996 (prop. 1995/96:118, bet. 1995/96:TU14, rskr. 1995/96:195) som en följd av Sveriges skyldighet att såsom EU-medlem införliva EG-rätten i den svenska rättsordningen. Enligt EG:s direktiv 91/439/EEG av den 29 juli 1991 om körkort gäller bl.a. behörighetsåldern 21 år för busskörkort. Genom det nämnda riksdagsbeslutet ändrades den gamla körkortslagen bl.a. så att behörighetsåldern för busskörkort höjdes från 20 år till 21 år. Den sålunda ändrade regeln har överförs till den nya körkortslagen (1998:488), där den återfinns i 3 kap. 1 §. EG:s körkortsdirektiv tillåter ingen sådan nationell avvikelser från ifrågakvarande bestämmelse som motionären förordar. Härav följer att motionen avstyrks.

Kalenderår och körkort

Motion 1998/99:T428 av Mikael Oskarsson (kd) har rubriken Kalenderår och körkort. Motionären framhåller att många unga finner det inkonsekvent att födelseåret bestämmer när man skall börja skolan och göra värnplikten, men att det är födelsedagen som avgör när man får köra moped, motorcykel och personbil. Motionären vill att ungdomar skall ha rätt att köra moped, lätt motorcykel och personbil från det kalenderår de fyller 15 respektive 16 och 18 år samt att gällande bestämmelser ändras i enlighet härmed.

I sitt av riksdagen godkända betänkande 1995/96:TU2 från hösten 1995 behandlade utskottet motionsyrkanden om rätt att föra moped från det år föraren fyller 15 år. Utskottet framhöll att enligt Vägverkets bedömning kunde trafiksäkerhetsskäl inte åberopas till stöd för att frångå kravet på att föraren skall ha fyllt 15 år. Ett bifall till motionsyrkandena skulle, betonade utskottet, medföra att behörighetsåldern sänktes till 14 år i många fall. I betänkandet hänvisades också till en tidigare under år 1995 tillsatt utredning med uppdrag att göra en översyn av de åldersgränser i samhället som berör unga människor upp till 30 års ålder och att lämna förslag till erforderliga förändringar.

Utskottet kan konstatera att Åldersgränsutredningens resultat föreligger i betänkandet Bevakad övergång – Åldersgränser för unga upp till 30 år (SOU 1996:111). Något förslag till sådan förändring som begärs i motion T428

(kd) finns inte i betänkandet. Utskottet kan vidare konstatera att åldersgränserna 16 och 18 år föreskrivs i EG:s körkortsdirektiv för behörighet att köra lätt motorcykel respektive personbil och lätt lastbil.

Mot bakgrund av det anförda anser utskottet att motion T428 (kd) inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd. Motionen avstyrks följaktligen.

Utbildning för förare av utryckningsfordon

Motion T431 av Anna Åkerhielm (m) gäller särskild utbildning för förare av utryckningsfordon. Motionären framhåller att det för närvarande inte finns några särskilda körkortskrav på t.ex. ambulans- eller brandbilsförare. Enligt motionären har Vägverket på uppdrag av regeringen genomfört en utredning, i vilken föreslås att en särskild utbildning och behörighet införs för förare av utryckningsfordon. Regeringen bör nu, betonar motionären, på grundval av Vägverkets förslag snarast möjligt förelägga riksdagen förslag till särskild utbildning för förare av utryckningsfordon. Enhetliga krav på utbildning och kompetens oavsett vem som är huvudman för verksamheten bör därmed uppnås. Behörigheten att föra utryckningsfordon bör anges i körkortsregistret och i en särskild personlig handling.

Beredning av Vägverkets förslag pågår inom Regeringskansliet, enligt vad utskottet inhämtat. I avvaktan på resultatet av denna är utskottet för sin del inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionen. Denna avstyrks därför.

3.2 Fordons- och utrustningsfrågor

Sänkning av nuvarande ålderskrav för hjälmanvändning vid färd på moped

Motion T409 av Carina Hägg (s) gäller sänkning av nuvarande ålderskrav för hjälmanvändning vid färd på moped.

Enligt 117 b § vägtrafikkungörelsen (VTK) gäller att den som färdas med motorcykel eller moped skall använda skyddshjälm, om han fyllt 15 år. VTK upphävs den 1 oktober 1999, då trafikförordningen (1998:1276) träder i kraft. I den nya förordningens 4 kap. 9 § stadgas att den som färdas med motorcykel eller moped skall använda skyddshjälm. Skyddshjälm behöver dock inte användas i vissa fall, t.ex. av passagerare som inte fyllt sju år och som använder annat lämpligt huvudskydd.

Näringsminister Björn Rosengren har i ett svar den 16 december 1998 på en fråga av Johnny Gylling (kd) framhållit att kravet på skyddshjälm har satts till sju år med hänsyn till att yngre barn riskerar skador på hals och nacke om de använder en typgodkänd skyddshjälm. ”Annat lämpligt huvudskydd” som föreskrivs i trafikförordningen för de yngre barnen kan, sade näringsministern, vara t.ex. en cykelhjälm.

Av det anförda framgår att syftet med motion T409 (s) torde få anses tillgodosett. Motionen behöver därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

Motion T415 (s) av Majléne Westerlund Panke gäller barns användande av cykelhjälm. Motionären framhåller att cykelolyckor bland barn är mycket vanliga. Ofta orsakar dessa olyckor endast skrubbsår, men tyvärr sker även olyckor med allvarliga skador och även dödsfall som följd. Dessa skador utgörs alltför ofta av skallskador. I de flesta fallen skulle användning av hjälm ha kunnat minska skadorna. Tiden bör nu vara mogen, betonar motionären, att lagstifta om ett hjälmtvång för barn som färdas på cykel.

Frågan om hjälmtvång för cyklister behandlades i 1997 års proposition om nollvisionen och i utskottets betänkande 1997/98:TU4 med anledning av propositionen. I denna framhöll regeringen att de med cykeltrafiken förenade dödsfalls- och skaderiskerna borde motverkas i första hand genom lägre hastigheter vid blandtrafik inom tätbebyggt område, separering av biltrafik och gång- och cykeltrafik samt en utbredd användning av cykelhjälm. Ökad användning av hjälm borde tills vidare åstadkommas genom information och som en del i myndigheters och näringslivets kvalitetssäkring av transporter. En tvingande bestämmelse borde enligt regeringen införas först när det kunde anses att tillräckligt många accepterar lagstiftning på området.

I det nämnda betänkandet, från september 1997, betonade utskottet också för sin del vikten av att cyklister använder hjälm. Några tvingande regler därom borde emellertid tills vidare inte införas. En ökad hjälmanvändning borde i stället åstadkommas på det sätt som regeringen förordade. Utskottet framhöll vikten av att Vägverket noga borde följde utvecklingen och betonade att frågan om tvingande bestämmelser skulle övervägas på nytt, om hjälmanvändningen inte fick en godtagbar omfattning.

Utskottet, som självfallet vidhåller sin uppfattning om vikten av en ökad användning av cykelhjälm, har tagit del av en uppgift i årets budgetproposition om att hjälmanvändningen inte ökade under år 1997. Utskottet är emellertid, med tanke på den relativt korta tid som förflutit sedan september 1997, ännu inte berett att förorda några tvingande bestämmelser. Utskottet förutsätter att Vägverket fortsätter sin bevakning av utvecklingen och att riksdagen genom regeringens försorg fortlöpande hålls underrättad om denna. Någon riksdagens åtgärd bör således inte nu vidtas med anledning av motion T415 (s), varför denna avstyrks.

Passagerare på cykel

Motion T411 av Yvonne Ruwaida (mp) har rubriken Passagerare på cykel. Motionären framhåller att det regelverk som omgärdar skjutsning på cykel gör att cykeln inte kommer till sin rätt som miljövänligt alternativ till bilen i den utsträckning som skulle kunna förekomma. Naturligtvis finns trafiksäkerhetsaspekter på cykelskjutsning som måste vägas in, men i och med det alltmer utbredda bruket av cykelhjälm skulle lagstiftningen kunna mildras så att det i stället för förbud mot skjutsning införs en regel om att cyklist får medföra pakethållarpassagerare förutsatt att denne bär cykelhjälm.

Utskottet vill med anledning av denna motion fästa uppmärksamheten på 128 § vägtrafikkungörelsen (VTK) som har följande lydelse:

På en cykel eller moped får inte samtidigt färdas flera personer än cykeln är byggd för.

När cykeln har lämpliga säten och effektivt skydd mot hjulekrarna, får dock på fordonet färdas ytterligare

1. ett barn under 10 år, om den som styr fordonet har fyllt 15 år, eller
2. två barn under 6 år, om den som styr fordonet har fyllt 18 år.

Bestämmelsen synes ha en lämplig utformning, och utskottet är inte för sin del berett att förorda någon sådan ändrad ordning som föreslås i motion T411 (mp). Det kan tilläggas att trafikförordningen (1998:1276), som från den 1 oktober 1999 kommer att gälla i stället för bl.a. vägtrafikkungörelsen, i 6 kap. 3 § får en praktiskt taget likalydande motsvarighet till 128 § VTK.

Förenklade regler för s.k. snömopeder

I motion T413 av Tom Heyman och Elizabeth Nyström (båda m) framhålls att en modern snöskoter är ett stort och snabbt fordon. Reglerna om utrustning och besiktning är därför tämligen omfattande. Det finns nu intresse, säger motionärerna, av att starta tillverkning av ett väsenligt mindre, lättare och långsammare fordon, ett slags snömoped. På samma sätt som mopeder inte har samma utrustningskrav som tunga motorcyklar, borde det finnas förenklade regler för s.k. snömopeder. Regeringen bör därför uppdra åt Vägverket att göra rimliga förenklingar av reglerna för en sådan fordonsklass.

Enligt vad utskottet erfarit har en prototyp av ett fordon som tillverkaren betecknar som "ett kompakt snöfordon med extremt låg vikt" underkänts vid registreringsbesiktning med hänvisning till att det saknade bl.a. färdbroms, parkeringsbroms, signalanordning, strålkastare, baklykta och hastighetsmätare. Tillverkaren har därefter vänt sig till Vägverket med begäran om dispens från dessa utrustningskrav. Vägverket medgav i ett beslut i november 1998 dispens, under vissa i beslutet närmare angivna förutsättningar, från kraven på ljudsignalanordning och belysning. Dispens medgavs däremot inte från kravet på färdbroms, parkeringsbroms och hastighetsmätare. Verket hänvisade till 11 § terrängtrafikkungörelsen (1972:594), vari stadgas att färdbroms skall kunna minska farten på fordonet och få det att stanna snabbt och säkert samt att parkeringsbromsen på sluttande mark skall kunna hålla kvar fordonet även om föraren lämnar detta. Verket konstaterade att någon bromsutrustning inte fanns på fordonet och att grundläggande krav enligt kungörelsen därför inte kunde uppfyllas. Med tanke på att fordonet får föras på enskild väg, tillade Vägverket i sitt beslut, är det av största vikt från trafiksäkerhetssynpunkt att fordonet är utrustat med bromsar och en hastighetsmätare.

Utskottet gör ingen annan bedömning än Vägverket och avstyrker motionen.

I motion T425 av Martin Nilsson (s) framhålls att det behövs lagstiftning för att säkerställa bruket av vinterdäck vid halt väglag vintertid.

I motion T426 av Lars Björkman m.fl. (m) framhålls att regeringen snarast möjligt bör förelägga riksdagen förslag till åtgärder för att öka användningen av vinterdäck.

Enligt vad utskottet under hand inhämtat har Regeringskansliet i ett beslut den 25 januari 1999 uppdragit åt Kommerskollegium att – i enlighet med våra förpliktelser såsom EU-medlem – till EG-kommissionen anmäla ett till beslutet fogat förslag om ändring i trafikförordningen (1998:1276). Ändringen innebär i huvudsak att ett krav på användning av vinterdäck eller annan likvärdig utrustning avses gälla under tiden den 1 december till den 31 mars när vinterväglag råder. Vissa fordon, bl.a. sådana som är registrerade utomlands, avses undantas från regeln. Som tidigare nämnts träder trafikförordningen i kraft den 1 oktober 1999, då vägtrafikkungörelsen upphör att gälla.

Utskottet förutsätter att regeringen överväger möjligheten att låta kravet på användning av vinterdäck gälla redan från den 1 november. Vidare utgår utskottet från att regeringen låter hålla under uppsikt andra länders tillämpning av krav på vinterdäck samt de negativa effekter för trafiksäkerheten som kan bli följden av undantaget från huvudregeln för utomlands registrerade fordon.

Av det anförda framgår att syftet med motionerna T425 (s) och T426 (m) torde få anses tillgodosett. De behöver därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

3.3 Trafikföreskrifter, vägmärken och trafiksignaler

Höjning av högsta tillåtna hastighet på motorvägar

I motion T202 av Leif Carlsson och Nils Fredrik Aurelius (båda m) framhålls att motionärerna finner det mycket positivt att Vägverket utreder möjligheten att öka hastigheten på våra motorvägar. För att vinna erfarenhet av sådana hastighetsgränser som gäller utomlands skulle dessa kunna prövas i Kalmar län, säger motionärerna. Nuvarande motortrafikleder med begränsning till 110 km/tim skulle då i stället för 90 km/tim få en begränsning till 100 km/tim och vägarna med 90 km/tim nedsättas till 80 km/tim. Motorvägarna bör medges 120 km/tim.

I motion T404 av Ingvar Eriksson och Jan Backman (båda m) framhålls att högsta tillåtna hastighet på motorväg och lågtrafikerade motortrafikleder bör höjas till 130 km/tim. Anpassningar nedåt av denna gräns bör dock kunna ske vid mera ansträngda trafiklägen.

I motion T427 av Anders Ygeman (s) framhålls att högsta tillåtna hastighet på motorvägar bör kunna höjas till 140 km/tim. I samband med en sådan höjning bör det genom användning av ny teknik göras möjligt att bestämma en sänkning av den högsta tillåtna hastigheten till exempelvis 120 km/tim

vid mörker och till lägre hastighet än så vid halka eller andra omständigheter som höjer risken för olyckor.

Regeringen uppdrog den 10 september 1998 åt Vägverket att i samråd med Rikspolisstyrelsen undersöka förutsättningarna för att högre hastighet än 110 km/tim skall kunna tillåtas på de säkraste motorvägarna. Verket redovisade uppdraget den 31 mars 1999 och framhöll att högsta tillåtna hastighet på ca 23 mil av våra 140 mil motorväg skulle kunna höjas till 120 km/tim med marginella negativa effekter, om höjningen kombinerades med en intensifierad övervakning. Verket föreslog också att regeringen i en särskild förordning skulle ge Vägverket rätt att inom ramen för en försöksverksamhet föreskriva att högsta tillåtna hastighet på motorväg kan vara 120 km/tim. Förslaget bereds nu i Regeringskansliet.

Utskottet förutsätter att Vägverket överväger de i motionerna T404 (m) och T427 (s) nämnda möjligheterna att anpassa högsta tillåtna hastighet till skiftande förhållanden, bl.a. genom att verka för att väginformatik utvecklas och utnyttjas effektivt. Med hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av den nämnda beredningen av Vägverkets förslag är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna T202 (m) yrkande 2, T404 (m) och T427 (s). Dessa yrkanden avstyrks följaktligen.

Bestämmelser om hastighetsgränser

Bestämmelser om hastighetsgränser finns i 64 § vägtrafikkungörelsen och 3 kap. 14 § trafikförordningen. Enligt båda dessa författningar gäller att fordon inte får föras med högre hastighet än 50 km/tim inom tätbebyggt område. Inom ett sådant område, eller en del av sådant område, får dock en kommun föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten skall vara 30 km/tim, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Utom tätbebyggt område får fordon inte föras med högre hastighet än 70 km/tim (bashastighet). Vägverket får dock föreskriva att högsta tillåtna hastighet skall vara 90 km/tim eller 110 km/tim. Hastighetsgränserna är sålunda 30, 50, 70, 90 eller 110 km/tim enligt de bestämmelser som gäller såväl nu som från den 1 oktober 1999, då vägtrafikkungörelsen upphör att gälla och trafikförordningen träder i kraft.

I motion T405 av Chatrine Pålsson (kd) hänvisas till de nu gällande bestämmelserna och framhålls att hastighetsgränser även på andra nivåer än de nämnda bör få förekomma, t.ex. 100 km/tim. Av olika rapporter framgår, säger motionären, att de flesta anser att vissa hastighetsbegränsningar inte är tillräckligt underbyggda, vilket medför dålig respekt och stor risk för överträdelser. Om vi skall få en bra trafiksäkerhet, måste medborgarna ha förtroende för att hastighetsbegränsningen är angelägen ur säkerhetssynpunkt.

I motion T223 av Johnny Gylling m. fl. (kd) framhålls att Vägverket bör studera en mer differentierad skala för hastighetsbegränsningar

Utskottet har inhämtat att Vägverket inom ramen för en allmän översyn av hastighetsbestämmelserna även överväger frågan om hastighetsbegränsningarnas differentiering. I avvaktan på resultatet av dessa överväganden är

utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motionärernas önskemål. Härav följer att motionerna T223 (kd) yrkande 23 i nu berörd del och T405 (kd) avstyrks.

Högersväng vid rött ljus m.m.

I motion T403 av Leif Carlsson (m) framhålls att högersväng vid rött ljus bör tillåtas om inte korsande trafik hindras eller försvåras. En sådan bestämmelse tillämpas på flera håll i Förenta staterna, säger motionären. Härigenom flyter trafiken bättre i korsningar med ljussignaler. Vidare minskas köerna med stillastående bilar på tomgångskörning, något som kan ha stor betydelse för miljön i tätorter med mycket trafik.

I motion T223 av Johnny Gylling m.fl. (kd) framhålls att idéer från andra länder bör kunna tillämpas i det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Som exempel härpå anför motionärerna tillåten högersväng vid rött ljus samt vägmärken med påbud om sänkt hastighet vid skolor så fort barn är där, i stället för stereotypa angivelser av vissa klockslag. Vägverket bör studera sådana förslag i det framtida trafiksäkerhetsarbetet, betonar motionärerna.

Som utskottet framhöll i sitt av riksdagen godkända betänkande 1997/98: TU4 synes högersväng vid rött ljus förenat med stora risker för gående, eftersom övergångställen ofta anläggs i anslutning till gatukorsningar. Framkomligheten torde vid behov i stället kunna underlättas genom att ett särskilt körfält anläggs för trafik som svänger till höger.

Utskottet förutsätter att Vägverket, utan något riksdagens uttalande härom, studerar en sådan möjlighet att förbättra trafiksäkerheten för skolbarn som föreslås i kd-motionen. Med hänvisning härtill och vad utskottet i övrigt nu anfört avstyrker utskottet bifall till motionerna T405 (m) och T223 (kd) yrkande 23 i nu berörd del.

Obligatorisk användning av handsfree-utrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning

I motion T430 av Bengt Silfverstrand m.fl. (s) framhålls att det numera torde stå utom allt tvivel att sådan telefonering under pågående bilkörning som medför att förarens ena hand lyfts från ratten ofta leder till försämrad reaktionsnabbhet och bedömningsfel så att trafiksäkerheten äventyras. Därför bör även i vårt land införas sådana regler som tillämpas i Danmark m.fl. länder och som innebär att användning av s.k. handsfree-utrustning skall vara obligatorisk vid telefonering under bilkörning.

Utskottet har inhämtat att regeringen i april 1995 beslutade om en framställning från MobilTeleLeverantörerna, MTL, Stockholm, med samma önskemål som motionärernas. Regeringen avslög framställningen efter att ha inhämtat Vägverkets yttrande. I detta framhåller verket bl.a. följande:

De trafiksäkerhetsmässiga effekterna av mobiltelefonbruk i bilar har studerats i olika projekt av Statens väg- och transportforskningsinstitut och av flera forskare utomlands. Forskningen visar att förarnas körsätt påverkas vid

telefonerande under färd. Någon enkel slutsats om effekterna kan dock inte dras.

Vid en jämförelse mellan att använda en mobiltelefon med telefonlur som man håller i handen och en med handsfree-utrustning kan konstateras att oavsett om den telefonerande föraren håller mobiltelefonen i handen eller inte så gör han två saker på en gång. Han delar sin uppmärksamhet mellan bilkörningen och telefonerandet. Undersökningarna tyder på att förarens beteende varierar såväl med väg- och trafikförhållandena som med samtalets karaktär.

I yttrandet framhålls också att både föraren och mottagaren hör samtalet bättre om man talar i en lur samt att även t.ex. frekvenssökning på radioapparat, hantering av bandspelare och CD-spelare med tillhörande band och skivor, hantering av färddatorer, letande efter telefonnummer m.m. kan distrahera föraren så att trafiksäkerheten äventyras. Vidare betonar Vägverket att användningen av mobiltelefoner i bilar också har en positiv sida genom att telefonerna kan användas till att larma, varna och informera om olyckor och faror.

Fyra år har snart gått sedan regeringen meddelade sitt beslut. Teknikutvecklingen under den tiden har medfört att s.k. portabla handsfree-telefoner kommit att bli allt vanligare. Vidare marknadsförs nu röststyrda mobiltelefoner. Nya framställningar – med samma önskemål som motionärernas – föreligger emellertid hos regeringen, enligt vad utskottet erfarit. Utskottet utgår från att dessa framställningar ägnas en förutsättningslös prövning. I avvaktan på att så sker är utskottet inte berett att förorda någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T430 (s). Denna avstyrks därför.

Reflexmaterial för vägmärken

I motion T406 av Elver Jonsson (fp) framhålls att det i Sverige finns över en miljon vägmärken. Av dessa är en hel del inte funktionsdugliga. En förhållandevis stor andel är i behov av utbyte eftersom väder och vind tärt på reflexförmågan. Kostnaden för detta är i ett större sammanhang nog så försumbar, betonar motionären.

Enligt 7 och 8 §§ vägmärkesförordningen (1978:1001) gäller att vägmärken och tilläggstavlor skall sättas upp så att de blir väl synliga och att de skall vara utförda så att de reflekterar ljus. Det sistnämnda gäller dock inte om de är belysta inifrån eller om det finns särskilda skäl för att de inte skall vara reflekterande. Utskottet förutsätter att Vägverket och andra väghållare följer dessa bestämmelser och ser till att använda ett ändamålsenligt reflexmaterial. Något riksdagens uttalande i frågan synes sålunda inte erforderligt, varför yrkandet härom avstyrks.

4 Motionsyrkanden om övriga frågor

4.1 Flyttning av fordon i vissa fall

I lagen (1982:129) om flyttning av fordon i vissa fall bemyndigas regeringen att meddela föreskrifter om rätt för statlig eller kommunal myndighet att

flytta fordon i särskilt angivna fall, när det behövs för ordningen och säkerheten i trafiken eller av naturvårdsskäl. I förordningen (1982:198) om flyttning av fordon i vissa fall anges dessa särskilda fall i ett flertal punkter.

I motion T416 av Göran Magnusson (s) säger motionären att man i tidningarna kunnat läsa om en person som förgäves försökte få bort en krockskadad personbil som placerats på hans sommarstugetomt. Det visade sig vara förenat med stora problem, trots att det var uppenbart att bilen skulle tas bort. Ägaren till den oskattade och körförbudsbelagda bilen visste inte vad han skulle göra med sitt fordon och visade heller inget större intresse för saken. Polisen kunde med gällande regler inte agera. Motionären vill ha en översyn av reglerna för bortforsling av övergivna fordon.

I motion T421 av Kjell Eldensjö (kd) framhålls att det inte sällan händer att fordon i oförstört skick blir stående mycket länge utefter en väggkant eller på annan plats som egentligen inte är avsedd för långtidsparkering, men som inte heller är förbjuden som uppställningsplats. Sådana fordon kan visa sig betydligt svårare att få bortforslade än de bilvrak som kan flyttas med åberopande av de naturvårdsskäl som nämns i lagen om flyttning av fordon i vissa fall. Svårigheten förklaras av att så länge fordonet inte kan betraktas som vrak, har varken polis eller kommunal myndighet någon laglig rätt att se till att det försvinner från platsen, om inte trafikfara, hinder för snöröjning eller liknande föreligger på grund av uppställningen. Först sedan fordonet demolerats till vrak kan hänvisning till naturskyddsaspekten göras. Motionären betonar att det är angeläget både från kommunal och polisiär synpunkt att revidera och förtydliga lagen om flyttning av fordon i vissa fall.

Enligt vad utskottet erfarit har Svenska Kommunförbundet vänt sig till regeringen med förslag om vissa ändringar av lagen i fråga. Inom Regeringskansliet överväger man att låta se över lagen i dess helhet. Utskottet förutsätter att en översyn kommer till stånd. I avvaktan på resultatet av denna bör motionerna T416 (s) och T421 (kd) inte föranleda någon riksdagens åtgärd. De avstyrks följaktligen.

4.2 Uppgift på körkort om körkortshavarens födelse-land

I enlighet med EU-regler anges numera körkortshavarens födelse-land på körkortet. Den ordningen kritiserar i två motioner.

I motion T417 av Yilmaz Kerimo m.fl. (s) framhålls att det för många svenska medborgare som är födda i andra länder känns diskriminerande och kränkande att deras födelse-land står i körkortet. Har man blivit svensk medborgare får det respekteras att man är det också. Genom att födelse-land uppges i körkort känns det som om man alltid är utlänning, trots att man kanske har bott den mesta tiden av sitt liv i Sverige. Därför bör Sverige inleda förhandlingar med EU om att ta bort kravet på födelse-land i körkortet.

I motion Sf608 av Lennart Daléus m.fl. (c) framhålls att personer som har varit bosatta här under större delen av sitt liv betraktas som invandrare, trots att de upplever Sverige som sitt hemland. Ett exempel på en bisarr och onödig markering finns på de nya körkortet, där födelse-land anges. Regeringen

måste, betonar motionärerna, driva på i det europeiska samarbetet för att få en ändring till stånd.

I sitt betänkande 1997/98:TU11, som godkändes av riksdagen den 29 maj 1998, behandlade utskottet ett yrkande i en fp-motion med samma innebörd som de nu aktuella yrkandena. Utskottet framhöll därvid att det även för sin del fann det viktigt att Sverige inom EU driver förhandlingar som innebär att körkortshavarens födelseland inte behöver anges på körkortet. Utskottet konstaterade att kommunikationsministern i ett svar på en fråga i riksdagen den 1 april 1998 hade uppgivit att sådana förhandlingar skulle komma till stånd.

I ett svar på en fråga nyligen av Ulla Hoffmann (v) framhöll näringsministern att förhandlingar pågår med EG-kommissionen och att denna visat förståelse för den svenska ståndpunkten. Vi förväntar oss ett positivt svar inom den närmaste tiden, sade näringsministern.

I avvaktan på kommissionens besked är utskottet inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motionerna T417 (s) och Sf608 (c) yrkande 8. Dessa yrkanden avstyrks därför.

4.3 Åtgärder mot obetalda felparkeringsavgifter

I motion T418 av Marie Granlund och Lars-Erik Lövdén (båda s) framhålls att nuvarande system för betalning av obetalda felparkeringsavgifter bygger på ett strikt ägaransvar. I flera fall har det visat sig, säger motionärerna, att barn stått som ägare till bilen, medan det i själva verket varit föräldrarna som nyttjat den och därvid ofta felparkerat. Utmättningsbara tillgångar hos barnet saknas. Olika lösningar bör prövas för att åtgärda missbruket. En sådan väg skulle kunna vara att införa förbud mot att i trafik använda sådana bilar vilkas ägare har resterande felparkeringsavgifter som överstiger ett visst belopp.

Vägverket redovisade i december 1997 ett regeringsuppdrag att lämna förslag till enklare och mer enhetliga parkeringsbestämmelser. Inom ramen för den beredning som pågår med anledning av Vägverkets förslag övervägs, enligt vad utskottet erfarit, vissa parkeringsproblem som påtalats av Stockholms kommun och Svenska Kommunförbundet. Problemen gäller bl.a. personer som vanemässigt bryter mot parkeringsbestämmelserna och som lika vanemässigt underlåter att betala felparkeringsavgift. En arbetsgrupp med företrädare för Vägverket och de två nämnda intressenterna har tillsatts för att angripa problemen. Utskottet förutsätter att arbetsgruppen till dessa även räknar det problem som motionärerna fäster uppmärksamheten på. I avvaktan på resultatet av arbetsgruppens arbete och det beredningsarbete i parkeringsfrågor i övrigt som pågår inom Regeringskansliet är utskottet inte berett att föreslå någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T418 (s). Motionen avstyrks följaktligen.

4.4 Förbättrad kontroll av direktimporterade bilar

I motion T420 av Sonia Karlsson (s) framhålls att direktimport av begagnade bilar har fått stor omfattning sedan importbestämmelserna förenklades år

1996. Problemet är, säger motionären, att dessa bilar vid importtillfället betraktas som nya, oavsett hur gamla och slitna de är. Efter registreringsbesiktning vid importen kan det dröja upp till 45 månader innan bilen genomgår sin första kontrollbesiktning. Många av dessa direktimporterade bilar kan vara åtta år och äldre innan de kallas till sin första kontrollbesiktning. Av både trafiksäkerhetsskäl och miljöskäl måste en ändring komma till stånd.

Det av motionären påtalade problemet har numera lösts. Genom förordning (1997:802) om ändring i bilregisterkungörelsen (1972:599), som trädde i kraft den 1 januari 1998, har bl.a. kungörelsens bilaga 1 ändrats. Den i sammanhanget intressanta ändringen är att bilregistret numera skall innehålla datum inte bara för registrering i Sverige utan också datum för första registrering utomlands för importerat fordon. Direktimporterade begagnade bilar omfattas därmed av samma regler i 77 § punkt 1 fordonskungörelsen (1972:595) om inställelse till kontrollbesiktning som gäller för alla andra i Sverige registrerade bilar. Syftet med motionen torde sålunda få anses tillgodosett. Denna bör därför inte föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrks följaktligen.

4.5 Nationalitetsmärke

I motion K215 av Bertil Persson (m) framhålls att det finns all anledning att på olika sätt öka medvetenheten om och stoltheten över vårt medlemskap i EU. Ett sätt är att Sverige övergår till EU:s nationalitetssymboler på bilarnas registreringsskyltar (blå remsa med EU-symbol och nationalitetsbokstav) och säger upp konventionen om vita elliptiska markeringar.

I 48 § bilregisterkungörelsen stadgas att ett registrerat fordon som används utomlands, enligt överenskommelser med främmande stater, skall vara försett med ett nationalitetsmärke baktill. I paragrafen anges också närmare hur märket skall se ut. Bl.a. gäller att det skall ha formen av en elips med vissa mått och att på märket skall finnas bokstaven "S" med vissa mått i svart på vit botten. De överenskommelser med främmande stater som nämns i paragrafen syftar på 1949 års Genèvekonvention om vägtrafik, som Sverige ratificerade år 1952. Konventionen innehåller bestämmelser om bl.a. trafikregler, vägmärken, motorfordon och släpfordon i internationell trafik, om förare av motorfordon i internationell trafik samt om igenkänningsmärken på fordon i internationell trafik. I bestämmelserna i sistnämnda avseende, som återfinns i bilaga 4 till konventionen, syns förebilden till de bestämmelser om S-märkets form, mått och utseende i övrigt som återfinns i 48 § bilregisterkungörelsen. Sverige har genom ratifikationen förbundit sig att följa konventionen och bl.a. den nämnda bilagan nr 4. Den sistnämnda kan inte sägas upp utan att hela konventionen sägs upp. Så bör inte ske, enligt utskottets mening. Härav följer att motionen avstyrks.

4.6 Busstrafik i miljözoner

Enligt 147 § andra stycket punkt 1 vägtrafikkungörelsen (VTK) får en kommun meddela lokala trafikföreskrifter med förbud mot trafik med fordon av

visst slag eller fordon med last av viss beskaffenhet eller, i särskilt miljö-känsliga områden av tätorter (miljözoner), med sådana dieseldrivna bussar med en totalvikt över 3,5 ton eller dieseldrivna tunga lastbilar som inte enligt bilavgasförordningen (1991:1481) tillhör en viss miljöklass. Indelningen i miljöklasser enligt bilavgaslagstiftningen gäller i Sverige registrerade fordon. Ett fordon registrerat i något annat EU-land, som sålunda inte tillhör någon miljöklass alls i den nämnda lagstiftningens mening, får trots ett förbud med stöd av den nämnda bestämmelsen i VTK ändå användas i trafik inom en miljözon. Anledningen härtill är att ett upprätthållande av förbudet skulle stå i strid mot artikel 6 i Romfördraget om förbud mot diskriminering på grund av nationalitet.

I motion Sk708 av Jarl Lander och Anita Jönsson (båda s) framhålls att utländska bussföretag som kör turister till och i Sverige har mer generösa villkor än svenska bussföretag på motsvarande uppdrag i Europa. Sverige tar varken ut vägsatser, vägavgifter eller vägmoms. Utländska företag är dessutom undantagna från miljözonsbestämmelserna i våra största städer. Även om det bara är ett fåtal utländska bussar som bedriver trafik inom miljözonerna är det ändå en nonchalans mot de seriösa svenska bussföretagen att detta får fortgå. En översyn bör göras, betonar motionärerna, över vad som reglerar gränsvärdena: motor konstruktionen eller utsläppet från motorn.

Som utskottet tidigare nämnt upphör vägtrafikkungörelsen att gälla den 1 oktober 1999, då trafikförordningen träder i kraft. Då löses också det av motionärerna påtalade problemet genom en föreskrift i 10 kap. 2 § punkt 3. Enligt denna gäller lokala trafikföreskrifter med förbud mot trafik inom en miljözon "dieselmotordrivna bussar med en totalvikt över 3,5 ton eller dieselmotordrivna tunga lastbilar som har registrerats första gången för mer än ett visst antal år sedan" (kurs. här). Genom att det specifikt svenska miljöklasskriteriet ersätts med ett kriterium som är gemensamt för alla fordon det är fråga om, nämligen tidpunkt för första registrering, kan man låta fordon registrerade i Sverige och i andra EU-länder omfattas av samma bestämmelse och sålunda likabehandlas. Syftet med motionsyrkandet har sålunda tillgodosetts. Det bör därför lämnas utan åtgärd och avstyrks med det sagda.

Utskottet hemställer

1. beträffande *övergripande trafiksäkerhetsåtgärder*
att riksdagen med avslag på motionerna 1998/99:T217 yrkande 5, 1998/99:T220 yrkande 23 samt 1998/99:T223 yrkandena 22 och 24 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om inrättande av en vägtrafikinspektion,
2. beträffande *körkortsinnehav för äldre*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T410,
3. beträffande *utbildning i samband med körkortsförnyelse*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T422,
4. beträffande *skärpta krav på körkursutbildning för traktorförare*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T423,
5. beträffande *undantag från 21-års gränsen för busskort*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T424,
6. beträffande *kalenderår och körkort*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T428,
7. beträffande *utbildning för förare av utryckningsfordon*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T431,
8. beträffande *sänkning av nuvarande ålderskrav för hjälmanvändning vid färd på moped*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T409,
9. beträffande *barns användande av cykelhjälm*
att riksdagen avslår motion 1998/99:415,
10. beträffande *passagerare på cykel*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T411,
11. beträffande *förenklade regler för s.k. snömopeder*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T413,
12. beträffande *krav på användning av vinterdäck*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T425 och 1998/99:T426,
13. beträffande *höjning av högsta tillåtna hastighet på motorvägar*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T202 yrkande 2, 1998/99:T404 och 1998/99:T427,
14. beträffande *bestämmelser om hastighetsgränser*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T223 yrkande 23 i denna del och 1998/99:T405,
15. beträffande *högersväng vid rödljus m.m.*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T223 yrkande 23 i denna del och motion 1998/99:T403,
16. beträffande *obligatorisk användning av handsfree-utrustning vid mobiltelefonsamtal under bilkörning*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T430,
17. beträffande *reflexmaterial för vägmärken*
att riksdagen avslår motion 1998/99:T406,
18. beträffande *flyttning av fordon i vissa fall*
att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T416 och 1998/99:T421,

19. beträffande *uppgift på körkort om körkortshavarens födelseland* att riksdagen avslår motionerna 1998/99:T417 och 1998/99:Sf608 yrkande 8,

20. beträffande *åtgärder mot obetalda felparkeringsavgifter* att riksdagen avslår motion 1998/99:T418,

21. beträffande *förbättrad kontroll av direktimporterade bilar* att riksdagen avslår motion 1998/99:T420,

22. beträffande *nationalitetsmärke* att riksdagen avslår motion 1998/99:K215 yrkande 2,

23. beträffande *busstrafik i miljözoner* att riksdagen avslår motion 1998/99:Sk708 yrkande 1.

Stockholm den 13 april 1999

På trafikutskottets vägnar

Monica Öhman

I beslutet har deltagit: Monica Öhman (s), Sven Bergström (c), Jarl Lander (s), Hans Stenberg (s), Karin Svensson Smith (v), Johnny Gylling (kd), Tom Heyman (m), Krister Örnfjäder (s), Lars Björkman (m), Inger Segelström (s), Stig Eriksson (v), Tuve Skånberg (kd), Birgitta Wistrand (m), Mikael Johansson (mp), Kenth Skårvik (fp), Claes-Göran Brandin (s) och Jan-Evert Rådström (m).

Sammanfattning.....	1
Motioner väckta under den allmänna motionstiden hösten 1998.....	2
Utskottet	4
1 Ärendet	4
2 Övergripande trafiksäkerhetsfrågor	5
2.1 Riksdagsbeslut under åren 1982–1998 om mål för trafik- säkerhetsarbetet m.m.	5
2.2 Trafiksäkerhetsarbetets inriktning enligt det nationella trafiksäkerhetsprogrammet för åren 1995–2000.....	7
2.3 Några uppgifter om trafiksäkerhetsutvecklingen.....	7
2.4 Vägverkets utvärdering av trafiksäkerhetsarbetets resultat	9
2.5 Regeringens uppdrag till Vägverket att omprioritera trafiksäkerhetsarbetet	10
2.6 Vägverkets redovisning av uppdraget	11
2.7 Motionsyrkanden om vissa övergripande trafiksäkerhets- frågor.....	11
2.8 Utskottets ställningstagande	12
3 Återstående motionsyrkanden om trafiksäkerhet.....	14
3.1 Utbildnings- och behörighetsfrågor.....	14
3.2 Fordons- och utrustningsfrågor	17
3.3 Trafikföreskrifter, vägmärken och trafiksignaler	20
4 Motionsyrkanden om övriga frågor	24
4.1 Flyttning av fordon i vissa fall	24
4.2 Uppgift på körkort om körkortshavarens födelseland	24
4.3 Åtgärder mot obetalda felparkeringsavgifter.....	25
4.4 Förbättrad kontroll av direktimporterade bilar	26
4.5 Nationalitetsmärke	26
4.6 Busstrafik i miljözoner	27
Hemställan	28