

Motion till riksdagen 2023/24:414

av **Thomas Morell m.fl. (SD)**

Ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande beställaransvar vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en straffskärpning gällande cabotage vid yrkesmässig trafik och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett införande av en skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för införandet av ett gemensamt EU-register för kontroll av yrkesbehörigheter och fordonsavgifter och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över det regelverk som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagstiftningen och straffen gällande det som kallas svarttaxi och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten för taxi att nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeln om företräde för buss vid hållplats bör utökas att gälla från 60 km/tim och nedåt i stället för nuvarande 50 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla tillstånden för att söka dispens för att transportera vissa fordon och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda införandet av mobileye i kollektivtrafiken och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa fler utbildningsplatser för yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till dispens gällande medicinska krav på yrkesförare och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vissa personalgrupper ska erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att omarbeta stadsmiljöavtalen till förmån för att upprusta kommunala vägar och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att stifta nationella lagar mot att kommuner skadligt begränsar biltrafiken på kommunal nivå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att stärka kulturarvet med anknytning till svenska vägar och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas skyndsamt på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard och tillkännager detta för regeringen.
21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det på anpassade vägar bör skapas säkra ytor för mopeder och cyklister och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendelparkeringar och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att parkeringsplatser och bilpooles bör tas i beaktande vid samhällsplanering och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att rondellers utformning ska baseras på säkerhet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vägarbeten ska slutföras snabbt och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser, åtgärda brister på befintliga rastplatser och skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inventera vägbeläggning och skyltar och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja standarden på motorväg vid nybyggnation för att anpassas till hastighetsgränsen 130 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till den tidigare indelningen av hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebbralagen och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande överträdelse av parkeringsförbud vid lastzoner och busshållplatser och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över alla vägsträckor och hastighetsanpassa dessa utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till ägaransvar gällande automatiserade fartkameror och tillkännager detta för regeringen.
35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräckan och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa avstånden i trafiken genom fysiska markeringar och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett standardiserat farthinder och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att terrorsäkra infrastrukturen och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att staten bör ta större ansvar för nätet av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör se över hur Trafikverket utformar upphandlingar av vinterväghållning och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en stärkt marknadspott för väginvesteringar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skapa tekniska testområden för utprovning av ny teknik och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om elfordon och en lägsta ljudnivå för dessa och tillkännager detta för regeringen.
45. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida motorcyklar ska kunna nyttja kollektiva körfält och tillkännager detta för regeringen.
46. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en höjning av viktgränsen för mopedbilar och tillkännager detta för regeringen.
47. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg och tillkännager detta för regeringen.
48. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett återinförande av nationella bestämmelser gällande att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd och tillkännager detta för regeringen.
49. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda juridiska frågeställningar gällande självkörande fordon och tillkännager detta för regeringen.

50. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
51. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd för veteranbilshobbyn och tillkännager detta för regeringen.
52. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över reglerna för ombyggda fordon och tillkännager detta för regeringen.
53. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka befogenheter för bilinspektörer och tillkännager detta för regeringen.
54. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för en gemensam databas för besiktigade fordon inom EU och tillkännager detta för regeringen.
55. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att säkerställa att fordon för kontroll på väg är rätt utrustade och tillkännager detta för regeringen.
56. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet kontrollplatser för tung trafik och utföra fler kontroller av farligt gods, lastsäkring, yrkestrafiktillstånd och färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
57. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanta personbil klass II från krav på färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
58. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tillämpningen av kör- och vilotider och tillkännager detta för regeringen.
59. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om portabla vågar och tillkännager detta för regeringen.
60. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka tiden för klampning och tillkännager detta för regeringen.
61. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kör- och vilotidskontroller i företagets lokaler och tillkännager detta för regeringen.
62. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om straffskärpningar samt översyn av böter och sanktioner och tillkännager detta för regeringen.
63. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att bruket av TMA-fordon bör ökas vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.
64. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.
65. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket kring lätta lastbilar bör ses över och tillkännager detta för regeringen.
66. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utökade drog- och alkoholrelaterade kontroller och tillkännager detta för regeringen.
67. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka möjligheterna att kontrollera utländska körkort och tillkännager detta för regeringen.
68. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skärpa lagen gällande bältesanvändning och tillkännager detta för regeringen.
69. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lagkrav om att reflexvästar ska vara obligatoriska i alla fordon och tillkännager detta för regeringen.
70. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda problematiken med bilmålvakter och tillkännager detta för regeringen.
71. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alkomätare ska vara godkända av ett ackrediteringsföretag och tillkännager detta för regeringen.

72. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska negativa miljöpåverkande effekter genom bättre kontroller och tillkännager detta för regeringen.
73. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alternativa driftsformer för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
74. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om körkortsfunktioner och tillkännager detta för regeringen.
75. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ett nytt villkor i körkortet för automat och tillkännager detta för regeringen.
76. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att i tidig ålder och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar öka medvetenheten gällande beteende i trafiken och tillkännager detta för regeringen.
77. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa enklare trafikutbildning i grundskolan och tillkännager detta för regeringen.
78. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att minska antalet privata handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.
79. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen samt fastställa svenska och engelska som de enda språken för körkortsteoriprovet och tillkännager detta för regeringen.
80. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
81. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra det svårare att driva svarta körskolor och tillkännager detta för regeringen.
82. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lägga flera yrkesbehörigheter på samma körkort och tillkännager detta för regeringen.
83. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av ett enklare test för äldre för att framföra sitt fordon och tillkännager detta för regeringen.
84. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett införande av en synkontroll för förare äldre än 60 år och tillkännager detta för regeringen.
85. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla övergången mellan gammalt och nytt intyg för YKB och tillkännager detta för regeringen.
86. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
87. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte och tillkännager detta för regeringen.
88. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.
89. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
90. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skydda känsliga fordonsuppgifter i bilregistret och tillkännager detta för regeringen.
91. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att slopa kravet på minst 15 dagars avställning för fordon och tillkännager detta för regeringen.
92. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över införandet av ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga och tillkännager detta för regeringen.

93. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på snöskoter även tillåta att registreringsskylt placeras på sidan av bandtunneln och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Ett väl fungerande samhälle förutsätter ett vägsystem med tillhörande infrastruktur som är väl anpassat till människors och företags behov. Människan har alltid haft ett behov av att förflytta sig även om resmönstren idag ser lite annorlunda ut, men tendensen visar att person- och godstransporter även i framtiden kommer att öka. I och med EU-inträdet har de svenska åkeriföretagen blivit utsatta för en ny konkurrenssituation från utländska aktörer. Icke seriösa transportörer bryter mot lagen, manipulerar färdskrivare och saknar giltiga körkortshandlingar eller yrkeskompetensbevis.

Runt om i landet etableras mobila verkstäder, däckverkstäder samt mobila tankstationer. Den här mobila verksamheten förser de fordon som befinner sig i landet olovligen med verkstadstjänster. Det ligger i sakens natur att de inte uppfyller gällande miljökrav för sin verksamhet. Den här utvecklingen måste ovillkorligen stoppas. Mobilitetspaketet som antogs i EU skärper lagstiftningen för att komma åt det grova fusket inom transportnäringen. Detta ställer i sin tur stora krav på att respektive medlemsstat stärker sin kontrollverksamhet. Sker inte en ordentlig upprustning och anpassning av den svenska kontrollverksamheten på väg, blir EU:s skärpta lagstiftning fullständigt verkningslös inom den svenska vägtransporten. I dagens moderna samhälle är ett väl fungerande vägnät av största betydelse och kan liknas med blodådrorna i den mänskliga kroppen. Vägnätet förser industrin och medborgarna med bland annat varor, persontransporter och samhällsviktig service. Industrins möjligheter att konkurrera på den internationella marknaden är därmed starkt beroende av ett väl utvecklat väginfrastruktursystem. Den för samhället så viktiga transportnäringen kan inte baseras på olaglig verksamhet. Här måste en tydlig markering göras från samhällets sida. Även om tunga och långa transporter med fördel kan utföras på järnväg eller sjöfart, är vägtransporterna en viktig förutsättning för den svenska industrin. Vägnätet är även av vikt för att människor ska kunna genomföra privata och arbetsrelaterade resor på ett tryggt och säkert sätt. Kollektivtrafik, lokala godstransporter, räddningstransporter och transporter för övrig myndighetsutövning förutsätter en väl fungerande infrastruktur i tätorter och på landsbygden. Förutsättningarna för infrastruktursystemens skilda delar ser olika ut för stad respektive landsbygd. En välfungerande kollektivtrafik är en förutsättning för att städer ska fungera optimalt. Tillgången till och behovet av kollektivtrafik varierar i Sveriges kommuner, och tendensen är att stimulera fler att resa kollektivt istället för att resa med personbil. Utbudet av kollektiva transporter behöver därför vara tillfredsställande i flera led. Det ska vara enkelt att köpa sin resa, resan måste vara trygg, säker och bekväm och resenären behöver kunna lita på tidtabellerna. Cykeltrafiken har ökat och behovet av fungerande infrastruktur är stort även inom detta område. Väginfrastruktursystemets nutida betydelse kan beskrivas på många olika sätt, där varje transportsätt har sin roll, där den fysiska och digitala infrastrukturen är utbyggd och väl underhållen samt där lagar och regler lever upp till dagens samhällsnormer. Sverigedemokraterna har en lång rad förslag för att förbättra väginfrastruktursystemet och understryker dess betydelsefulla roll i det svenska samhället.

Vår vision och vår strategi för ett konkurrenskraftigt svenskt väginfrastruktursystem sträcker sig dock inte enbart till vägar som transportmedel, eftersom vi menar att alla trafikslag bör vara inkluderade och tas med i en heltäckande transport- och infrastrukturplanering. För att väginfrastruktursystemet ska fungera bör rätt förutsättningar skapas för att de ska kunna samverka med övrig infrastruktur och andra trafikslag. Detta oavsett om vi talar om leveranser av livsmedel till en lokal butik på den svenska landsbygden, tunga transporter till svenska gruvindustrin, regionala persontransporter eller en helt vanlig söndagspromenad. Även central myndighetsutövning och viktiga samhällsfunktioner som försvar, sjukvård och polis är i stort behov av väl fungerande vägar med tillhörande infrastruktur. Utöver väginfrastruktursystemet och de övriga trafikslagens roll i samhället vill vi även lyfta fram vikten av digital infrastruktur. Vi anser att även digital informationsöverföring och digital infrastruktur ska planeras och samverka med infrastruktuursatsningar och övriga trafikslag för att generera bästa möjliga samhällsnytta. Det svenska väginfrastruktursystemets förutsättningar behöver stärkas genom direkta och indirekta satsningar, samt genom nya och skärpta lagförslag. I en väl sammanhållen vägtransportpolitik är även it-infrastruktur och övriga trafikslag inkluderade. Det kan konstateras att det svenska vägnätet under lång tid har lidit av eftersatt underhåll på många områden. Det är av största vikt att vägnätet och tillhörande infrastruktur håller den höga standard som medborgarna kan förvänta sig i förhållande till bland annat skattetryck. Underhåll och investeringar ska även fortsättningsvis hålla hög standard och ta höjd för exempelvis befolkningsökning, ekonomisk tillväxt och ökad säkerhet för trafikanter, samt stävja nya typer av brottslighet på svenska vägar.

Sedan EU-inträdet har åkeribranschen utsatts för en ökande konkurrens från övriga medlemsländer. Gränsöverskridande trafik har i princip avreglerats på grund av obefintliga kontroller vid gränsen. Bristerna i kompetens, resurser och juridiska möjligheter till effektiva kontroller på våra vägar, särskilt gällande den tunga trafiken, är stora. Så som kontrollerna är organiserade idag är verksamheten oerhört ineffektiv och det är hämmande i arbetet med att stärka det seriösa företagandet inom transportnäringen. Särskild förstärkning inom polisen bör därför införas, vars uppgift är att kontrollera den yrkesmässiga och den gränsöverskridande tunga trafiken och säkerställa att exempelvis cabotageregler efterföljs. Det bör skyndsamt utredas hur särskild förstärkning skulle kunna utformas och införas. Det är dock viktigt att en sådan förstärkning inte påverkar den nuvarande polisorganisationens omfattning eller den förstärkning av Polismyndigheten som håller på att genomföras. Det är känt sedan tidigare att den olagliga yrkesmässiga trafiken har kopplingar till annan kriminell verksamhet. Genom att "nästla" sig in i vårt logistiksystem får de kriminella tillgång till ett väl fungerande nätverk av gods-transporter som de sedan kan nyttja för transport av smuggelgods, vapen, ammunition, sprängmedel m.m. I motsatt riktning nyttjas godstransporterna för utförelse av stöldgods. Av det skälet är det av yttersta vikt att snabbt få en fungerande kontrollverksamhet på väg som begränsar möjligheten för de kriminella nätverken att nyttja vägarna för sina transporter. För att nå framgång i arbetet med brottsbekämpning måste ovillkorligen näringstillförseln till de kriminella nätverken stoppas. Enda sättet att nå framgång i det arbetet är att fysiskt stoppa och kontrollera fordon och förare.

Yrkestrafiken

1 Straffskärpning vid beställaransvar

Dagens beställaransvar gällande cabotagereglerna är för svagt utformat och de rättsvårdande instanserna har svårigheter att lagföra de brott som sker. Lagändringen den första juli 2018 skulle ge ett utökat beställaransvar när ett tillstånd för bedrivande av yrkesmässig trafik saknades. Två ärenden rapporterades i enlighet med lagändringen 2018, och båda slutade med friande domar i hovrätt. Lagändringen 2018 var således alltför svag. Straffet vid otillåtet cabotage är i dagsläget enbart böter, vilket får den omedelbara konsekvensen att åklagare lägger ner ett rapporterat ärende om den misstänkte har en utomnordisk adress. Av den anledningen ska en straffskärpning gällande beställaransvaret införas. Den ska gälla olaga yrkesmässig trafik, såsom otillåten cabotage-/kombitransport, och därmed stänga möjligheten att runda lagstiftningen genom att konsekvent använda utomnordiska åkeriaktörer. Det är viktigt för myndigheternas trovärdighet att straffen är lika oavsett nationalitet på den som begår brottet.

2 Straffskärpning vid cabotagetrafik

Cabotagetransporter innebär att en utländsk bil passerar gränsen och lossar inom Sverige. Kraven på cabotagetrafik är tydligt reglerade i yrkestrafiklagstiftningen och en skärpning av dessa regler antogs i EU med det nya mobilitetspaketet. Det har under flera år rapporterats att en stor mängd lastbilar aldrig lämnar Sverige utan kontinuerligt bedriver olaglig inrikestrafik. Dessa lastbilar och åkerier följer inte lagar och säkerhetsföreskrifter och snedvrider därmed konkurrensen mot svenska åkerier. Rättvisa villkor inom vägtransportområdet behöver upprätthållas. Sverigedemokraterna vill införa betydande straffskärpning gällande otillåtet cabotage vid yrkesmässig trafik.

3 Nej till ekoskatt eller skatt på avstånd

Vi säger nej till planerna på att införa någon form av skatt på avstånd, det vill säga en skatt som betalas av åkerierna för varje avverkad kilometer. Skatten innebär nådstöten för många svenska åkerier som i vissa fall kan få en fördubbling av skattetrycket. Oavsett benämning på den nya skatten blir konsekvenserna negativa och medför ökade kostnader för medborgare och företag.

4 Gemensamt EU-register för kontroll av behörighet och fordonsuppgifter

För yrkesförare finns något som kallas yrkeskompetensbevis (YKB) som syftar till att höja och tydliggöra kompetensen hos yrkesförare. Regelverket är gemensamt i Europa och regleras i ett direktiv från EU. I grundutbildningen och i den obligatoriska repetitionsutbildning som behövs vart femte år ingår bland annat lastsäkring, viktbestämmelser, farligt gods, första hjälpen, lagar och regler. Det finns dock en svart marknad där det erbjuds falska YKB-bevis, förarkort och körkort. Det betyder att personer, med hjälp av falska handlingar, kan framföra tunga fordon på svenska vägar utan vare sig relevant utbildning eller rätt kompetens. Vid en fordons- och förarkontroll ska kontrolltjänstemän granska förarens behörigheter och att fordonskombinationen framförs på ett i övrigt trafiksäkert sätt. Saknas behörigheter ska kontrolltjänstemannen omedelbart hindra fortsatt färd. Svensk polis och dess kontrolltjänstemän har ytterst begränsade möjligheter att kontrollera äktheten på dessa viktiga handlingar gällande körkorts-

behörigheter, yrkeskompetensbevis och förarkort. Risken att bli ertappad med falska handlingar är liten. Detsamma gäller fordonsuppgifter där det på internet finns ett stort utbud av falska registreringsbevis och registreringsskyltar. Ett steg för att komma tillrätta med detta är att upprätta en gemensam databas inom EU, där polis och kontrolltjänstemän snabbt och enkelt kan kontrollera fordon och förare direkt på plats.

5 Taxi

I Sverige uppvisar taxinäringen, efter att ha varit reglerad fram till 1990, på vissa håll orimligt stora variationer vad gäller prissättning och kvalitet. Skillnaderna i pris på en resa med två till synes lika bilar tillhörande olika bolag är inte sällan oskäligt höga. Konkurrenssituationen mellan olika förare och bolag leder i värsta fall till hotfulla situationer, vilket föranlett flygplatser och tågstationer att anlägga bomsystem för att endast släppa in vissa bolag. I många länder råder inte en helt fri prissättning på taxiresor, varför den första taxiresan i Sverige allvarligt kan påverka turistens generella intryck av landet på ett icke önskvärt sätt. För att stävja dessa missförhållanden behöver regelverket som reglerar yrkesmässig trafik i personbefordran ses över.

6 Svarttaxi

På en del håll i landet är förekomsten av svarttaxiverksamhet kraftigt utbredd. Den resenär som nyttjar denna typ av tjänst omfattas inte av samma skydd som en vanlig taxiresenär vid en eventuell olycka, rån, sexuella ofredanden eller liknande. Enligt en kartläggning som gjorts av Svenska Taxiförbundet har svarttaxi via Facebookgrupper tagit ett järngrepp om taximarknaden i tio svenska städer. Det drabbar de seriösa taxiföretagen som får se på hur kunderna flyttar över till den svarta marknaden. De etablerade taxiföretagen kör med färre och färre bilar varje helg. Till slut hotas hela existensen för de seriösa taxiföretagen. Det är därför som allt fler orter i Sverige saknar taxitjänster, vilket är ett problem för såväl det lokala näringslivet som samhället i stort.

Kommuner och enskilda drabbas när skolskjuts, sjukresor och färdtjänst ska upphandlas eftersom det saknas lokala anbudsgivare. Det belopp som redovisas i taximetern i en svarttaxi är betydligt lägre än det som kunden faktiskt betalar. I genomsnitt är det bara tre av tio kronor som redovisas korrekt. Det innebär att välfärden går miste om skatter, avgifter och moms. Därtill riskerar seriösa företag att slås ut då dessa långsiktigt inte kan tävla mot företag som konkurrerar med priser baserade på obeskattad svart verksamhet. Nya strängare regelverk behövs för att stävja alla typer av svarttaxiverksamhet och revideringen av regelverket bör ske skyndsamt.

7 Taxi i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler körfält särskilt avsedda för kollektivtrafik, men dessa körfält används inte optimalt utan kan utnyttjas mer. Taxi kan ses som en del av det kollektiva resandet och borde, där det är möjligt, få tillgång till de kollektiva körfälten i större omfattning än idag. Detta skulle exempelvis underlätta för färdtjänst. Möjligheten att låta taxi nyttja kollektiva körfält ska utredas.

8 Förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats

Skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr inträffar allvarliga olyckor utanför och i anslutning till bussen. Barn kan springa rakt ut i gatan och helt glömma bort faran med bilar, men bilar kan även ha svårigheter att stanna tvärt vid halt underlag. Det går inte att kräva att ett barn ska kunna läsa av och förstå vad som sker i trafiken. Busshållplatsens utformning, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka, är en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade. Det är även viktigt att bilister ger barn företräde i trafiken. Möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss, märkt med skylt och blinkning, vid hållplats ska utredas.

9 Företräde för buss

När en buss ska lämna en hållplats är en medtrafikanter bakom bussen (enligt 3 kap. 45 § trafikförordningen) skyldig att sänka hastigheten och stanna om så behövs för att lämna bussföraren företräde. Den regeln gäller på vägar där högsta tillåten hastighet är 50 km/tim eller lägre. För att det inte ska uppstå någon fara är bussföraren skyldig att ge tecken och vara särskilt försiktig. Givet att 60 km/h idag är en vanlig hastighetsbegränsning i tätort kan det innebära att bussarna har svårt att komma ut från hållplatsen utan att förorsaka riskfyllda trafiksituationer. Därför bör ovanstående regel justeras så att den gäller vid 60 km/h eller lägre.

10 Snabbare tillståndssystem för mobilkranar

Många mobila kranar kan köras på svenska vägar utan särskilda tillstånd medan andra har för hög bruttovikt eller högt axeltryck för att få köras på vägnätet. Det senare skapar problem när det plötsligt behövs en större mobilkran till en byggarbetsplats eller ett räddningsarbete.

Sveriges tillståndssystem bygger på att Trafikverket eller kommunen ger dispens för att framföra dessa kranar. Dispensen talar om vilka vägar som kranen kan nyttja och det behövs dispens för varje enskild transport, även om det är samma typ av kran och samma färd som ska ske. Det är ett onödigt krångligt och tidskrävande system. Dessutom krävs det att mobilkransägare har vägtransportledare för att till exempel kunna stänga av en bro. Det är inte rimligt att det ska vara ett hinder att snabbt kunna komma fram till en tågurspärning eller annan större händelse, för att det finns tillståndskrav att framföra ett nödvändigt fordon.

Det behövs ett snabbare och enklare tillståndssystem för att få framföra mobilkranar i trafik. Idag är det möjligt att sprida information digitalt i realtid, med uppgifter om var fordon och vissa krantyper kan framföras. Informationen ska gälla oavsett om det är Trafikverkets vägar eller kommunala vägar. Genom att göra en samordning av informationen och kunna få ett beslut direkt, kan transporter ske även vid akuta händelser. Det sparar liv, tid och pengar både för aktuella företag och för våra myndigheter. I ett sådant system kan vissa vägsträckor vara fördefinierade för undantag och för vissa modeller av exempelvis kranar.

Det som idag tar flera dagar av handläggning kan i stor utsträckning automatiseras. En kraftig satsning på digitalisering av dispenshanteringen med möjlighet till automatiserade beslut så långt som det är möjligt, är eftersträvänt. Även om Trafikverket och kommuner nu visar en ökad förståelse för branschens verklighet, behövs en snabb och

omfattande, statligt koordinerad systemutveckling. Vägnäten, både det statliga och det kommunala, måste digitaliseras och mobilkranars dispenser grupperas efter vägens bärighet.

11 Mobileye

Förare som kör buss inom kollektivtrafiken har vissa svårigheter att upptäcka alla potentiella faror i tid. Samhället måste sträva efter att minska antalet olyckor i trafiken, inte minst gällande gruppen cyklister och gångtrafikanter. Genom att införa fler säkerhetsåtgärder, särskilt inom kollektivtrafiken, kan man undvika många av dessa olyckor. Det behöver utredas om det vid upphandling av kollektivtrafik ska finnas krav som innebär att fordon ska utrustas med så kallad mobileyetechnik eller liknande, det vill säga teknik som varnar för andra trafikanter i syfte att minimera olyckor.

12 Utbildning av yrkesförare

Åkerinäringen och bussbranschen är bland Sveriges viktigaste arbetsgivare och sysselsätter mer än 100 000 yrkesförare. Inräknat hela logistikkedjan blir det totala antalet ett par hundra tusen personer. Transportnäringen är därmed av stor betydelse för exempelvis skogsnäringen, mindre glesbygdsorter och samhället i sin helhet. Transportfackens Yrkes- och Arbetsmiljönämnd beräknar att bristen på arbetskraft inom åkerinäringen uppgår till 50 000 lastbilsförare de närmaste 10 åren. Detta problem delar åkeriföretagen med bussbranschen. Bristen på arbetskraft beror delvis på svårigheten att rekrytera nya förare med rätt kompetens. Fler utbildningsplatser inom gymnasieskolan och i form av vuxenutbildning behövs för att klara framtidens behov av yrkesförare.

13 Medicinska krav på yrkesförare

När det gäller tunga behörigheter har betydande skärpningar införts. Det innebär att många yrkesförare mister sina behörigheter trots att de haft ett långt och klanderfritt yrkesliv bakom ratten. Att de nya bestämmelserna följs från och med nu, och därmed förhindrar nya körkortsinnehavare att ta tunga behörigheter, är logiskt. Däremot är det orimligt att förare som kört prickfritt yrkesmässigt i 30 år eller mer plötsligt inte längre anses vara dugliga i trafiken. Genom sin yrkesutövning har de mer än väl bevisat att de uppfyller de trafiksäkerhetsmässiga kraven, trots att de exempelvis har begränsat synfält eller drabbades av ett epileptiskt anfall i barndomen. Många dugliga yrkesförare har över en natt blivit framtagna sina möjligheter till försörjning. Det är rimligt att dessa förare tillåts fortsätta sin yrkesutövning till sin pensionering, givet att de underställs årliga kontroller för att säkerställa att de alltjämt har förmågan i behåll. På så sätt mildras den knivskarpa övergången av de skärpta medicinska kraven, och kompetenta yrkesförare kan förbli i tjänst.

14 Låsta registreringsnummer

Det finns flera yrkesgrupper som utsätts för hot, misshandel och skadegörelse på egendom. Exempel på sådana yrkesgrupper är poliser, åklagare, domare, väktare, försvarsanställda, lantbrukare, djurtransportörer och anställda inom känsliga förvaltningar i kommuner, regioner och stat. En artikel publicerad i GP den 30 juni 2020 visar den vardag många lantbrukare upplever. Ett citat ur artikeln: ”Stäng ner.

Annars ska vi sätta din dotter på knä och genomborra hennes äckliga kropp med kulor.” Dessa yrkesgrupper och deras anhöriga kan lätt spåras i det fordonsregister som finns tillgängligt för alla via Transportstyrelsens hemsida, även om privatpersoners uppgifter inte lämnas ut via hemsidan. Vid slagning får man upp följande text: ”Fordonet ägs av en privatperson och därför visas inte namn på nuvarande eller tidigare ägare i tjänsten. För att få reda på ägare kan du beställa uppgifter om privatägda fordon via e-post. Du kan också få reda på vem som är ägare via sms-tjänsten – Vem äger fordonet?” Det är således lätt att hitta en person man vill hota, skrämja eller påverka med våld. För att förhindra den här möjligheten ska vissa personalgrupper erbjudas möjlighet till låsta registreringsnummer, det vill säga de ska inte vara synliga för allmänheten.

Vägar och annan infrastruktur

15 Riktat stöd för kommunala vägar

I samband med att många kommuner har pressad ekonomi skiljer sig skicket på de kommunala vägarna åt i förhållande till det statliga vägnätet. Skillnaderna kommer att öka i och med att kommunerna beläggs med ökade kostnader. Vi föreslår ett riktat stöd till kommuner för upprustning av vägar.

16 Stadsmiljöavtal

Det är positivt att kommuner kan söka stöd för att stärka kollektivtrafik och exempelvis satsa på ökat cyklande. Däremot kan man ställa sig frågande till så kallade motprestationer i form av bostadsbyggande. Avtalet bör i stället riktas mot mer realistiska trafikåtgärder som förbättrar framkomligheten i städerna. Vi vill vara återhållsamma med stöd och så kallat subventionerat bostadsbyggande, till förmån för direkta stöd för upprustning av kommunala vägar.

17 Förbud för kommuner att skadligt begränsa biltrafiken

Det nya styret i Stockholms stad deklarerar att de tänker minska biltrafiken kraftigt i den egna kommunen, detta genom långtgående åtgärder som kommer att drabba både näringsliv och privatpersoner på ett genomgripande sätt. En del av åtgärderna som styret meddelar är att de tänker genomföra ett förbud för alla bilar som inte drivs med el eller en kombination av el och bensin i delar av Stockholms innerstad. Effekterna av denna åtgärd kommer allvarligt att drabba näringslivet där en stor del av varutransporterna i dag sker med bensin- eller dieseldrivna bilar. Dessutom innebär förslaget att trafik med bussar till olika besöksmål blir en omöjlighet. Det finns helt enkelt inga bussar i beställningstrafik som går på el eller annat alternativt bränsle. Effekterna för privatpersoner som behöver ta sig till arbetet kommer sannolikt också att bli mycket allvarliga. Effekterna kommer också att drabba en massa människor som inte bor i Stockholms kommun men arbetar inne i Stockholm.

18 Kulturarv på svenska vägar

Nationellt eller lokalt kulturarv bör premieras vid byggnation av exempelvis vägar eller övrig infrastruktur. En rastplats kan exempelvis utsmyckas med skyltar eller tavlor som beskriver traktens historia eller annat som berikar orten. En rondell kan utformas till att

hedra ett för orten anrikt företag. Detta får dock inte ske på bekostnad av säkerheten eller så att blickfånget blir för stort. Andra värden som kan marknadsföras är exempelvis det lokala näringslivet, kända personer eller kommunen i sin helhet. En kommun kan på så sätt med stolthet visa upp vad som har åstadkommit i ett historiskt eller mer sentida perspektiv. Vi vill stärka kulturarvet på svenska vägar.

19 Bärighetsklass BK4 på vägar

Trafikverket har sedan några år tillbaka möjligheten att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny typ av bärighetsklass (BK4). Jämfört med den tidigare gränsen på 64 ton, tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter upp mot 74 ton att köra på dessa vägar. Med rätt fordonskombination och axelkonfiguration på dessa ekipage, kan trycket minskas på vägarna, men även generera mer miljövänliga transporter än idag.

Trafikverket har i uppdrag att ta fram vägar där BK4 får framföras. Vi har tidigare anfört i riksdagen att för säkrad framgång med BK4 bör man i större omfattning utnyttja de vägsträckor som kan genomföra dessa transporter med bibehållen säkerhet och funktionalitet. Arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver påskyndas. Enligt Trafikverket beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppna för BK4 år 2029 och det är alltför lång tid om vi ska effektivisera vårt transportsystem. Takten för införandet av BK4 måste höjas avsevärt. I och med införandet av BK4 finns anledning att skylta om vägar som har en lägre bärighetsklass.

20 Två-plus-två-vägar

För att spara pengar vid uppförande av nya vägar, byggs idag nästan uteslutande ”2 + 1”-vägar. Även om dessa vägar har vissa fördelar, är frågor gällande trafikflöden och säkerhet inte i närheten av fördelarna med ”2 + 2”-vägar. Exempelvis skapar ”2 + 1”-vägar fler farliga situationer i samband med omkörningar och köbildning. Vidare, när vissa ”2 + 1”-vägar byggs så finns det inget eller mycket litet utrymme för cyklister och mopedister att ta sig fram, vilket ökar olycksrisken. De större europavägarna i landet bör hålla lägst fyrfältsstandard för att säkerhetsnivån ska vara rimlig.

21 Anpassning till mopeder och cyklister

Vid uppförande av nya anpassade vägar bör det skapas säkra ytor för mopeder och cyklister. Sverigedemokraterna anser att det är viktigt med separation mellan olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som det är möjligt. Därför ska alla nya vägprojekt innehålla separata körfält för cyklister, mopedister och bilister där så är möjligt. Väglagen innebär allvarliga begränsningar när det gäller anläggande av nya cykelbanor. Här behövs en översyn och modernisering av lagstiftningen så att möjligheten att anlägga cykelstråk underlättas.

22 Pendelparkeringar

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare tid, vilket sätter infrastrukturen på prov. Många vill bo i närheten av de större städerna, vilket ökar behovet av arbetspendling. Städerna behöver även fortsättningsvis arbeta med detaljplaner gällande bostäder, bussfiler och cykelbanor samt optimering av trafikflödet. Alla har olika förutsättningar att resa och därmed klara sin vardag, och för många är bilen det enda alternativet. För

andra kan bilen vara nödvändig för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel. Fler säkra pendelparkeringar behövs och måste planeras.

23 Parkeringsplatser och bilpooler

Parkeringsplatser utgör hårdvaluta i dagens städer, för centrumhandeln, för företagandet i sin helhet och för boende. Fler och fler föreningar överväger att starta bilpooler och efterfrågan ökar bland boende, särskilt eftersom det blir svårare och svårare att få tag i egen parkeringsplats. Det finns givetvis även andra positiva skäl att starta en bilpool. För att fortsättningsvis kunna planera och generera största möjliga samhällsnytta behöver, utöver vanliga parkeringsplatser, även bilpooler finnas med i planarbetet.

24 P-böter för blåljuspersonal

Det är orimligt att blåljuspersonal och Polismyndigheten skall behöva använda sig av tid och resurser i de fall en anmärkning eller avgift utfärdats i tjänst, varför vi föreslår att en ändring av relevanta lagar, regler och förordningar görs på sådant vis att blåljusfordon i tjänst inte får beläggas med parkeringsanmärkning eller kontrollavgift.

25 Cirkulationsplatsers utformning

Cirkulationsplatser, eller så kallade rondeller, är ett effektivt sätt att öka flödet där vägar korsas. Dessutom minskar skadorna i samband med sammanstötningar mellan fordon. Det finns dock brister i utformningen av cirkulationsplatser. Stora konstverk kan störa förarens koncentration och utgöra en säkerhetsrisk. En cirkulationsplats ska vara utformad med säkerhet som absolut fokus. Det innebär att alla hårda och siktskymmande installationer ska tas bort. Lampor och vägskyltar ska vara av eftergivligt material. Vägbanan ska konstrueras så att den inte blir feldoserad, det vill säga driver ut fordonet i färdriktningen, vilket är särskilt viktigt när det gäller tunga fordon.

26 Nya vägar ska byggas snabbt

Byggande av nya vägar ska ske snabbt och inte pågå under lång tid. Detta ska gälla även vid renovering och underhåll. Vägbyggen som pågår under en lång tid, utan att det sker något arbete vid vägarbetsplatsen, är något som många upplever som frustrerande. Vanligt förekommande, även på högbelastade vägar, är att arbete pågår normal arbetstid, kl. 7–16. Detta trots att avstängda körfält eller omledning skapar stora problem i trafiken samt ökar risken för olyckor. Högre krav på kortast möjliga tid för byggande och underhåll bör därför vara en parameter vid upphandling av projekt där olägenheten för trafiken är stor. Ett problem med vägarbeten och skyltning om sänkt fart när det inte finns vägarbetare på plats, är att förare ökar farten även vid vägarbeten där personal finns och påkörningsrisk skapas. För att undvika detta bör påbörjade vägarbeten slutföras snabbt och vid arbetsdagens slut ska de skyltar som varnar för pågående vägarbete tas bort.

27 Rastplatser

Rätt utnyttjade rastplatser med fungerande rotation ger yrkesförarna bättre möjlighet att klara kraven i regelverket för kör- och vilotider. En ytterligare vinst är ökad tillgänglighet samt en vacker, lugn och trygg miljö för alla bilister.

Utbudet av rastplatser utmed landets vägar är dock för litet. Platserna är dessutom ofta upptagna av en omfattande närvaro av olika aktörer, som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar, som väntplatser eller som improviserade campingplatser. Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras sällan och det har blivit ett problem för privatbilister och de yrkesförare som måste ta ut sina raster eller sin dygnsvila.

Samhället måste skyndsamt investera i ytterligare platser utmed de större vägarna. Trafikverket ska också ges i uppdrag att åtgärda bister samt arbeta med säkerhets- och trygghetsaspekter. Övervakningen måste skärpas för att stävja överträdelser av den maximala parkeringstiden, nedskräpning, nedsmutsning och annan, grövre brottslighet.

28 Inventering av vägbeläggning och skyltar

När det gäller vägbeläggningar är det av stor vikt att denna beläggning har hög friktion. Blödande asfalt är välkänt och ett vedertaget begrepp när man beskriver en beläggning som kan vara livsfarlig för tvåhjuliga fordon. Det är en inte obetydlig andel olyckor som orsakas av "hal" vägbeläggning. Trafikverket måste snarast inventera och åtgärda de vägar som har alltför låg friktion, i syfte att höja säkerheten för förare av tvåhjuliga fordon. Ett annat problem som uppmärksammats under senare år är felaktigt doserade kurvor, vilket är ett fenomen som kan få katastrofala följder i halt väglag. En omedelbar inventering av vägnätet är därför nödvändig.

Vägmärken är viktiga inslag i trafikmiljön och de flesta placeras på ett bra och informativt sätt. Tyvärr uppstår ibland allvarliga misstag vid placering av vägmärken. Ibland placeras ett vägmärke vid en korsning så att den skymmer sikten, vilket innebär att fordonförare tvingas köra längre ut i korsningen och riskerar att orsaka en olycka. Vägmärken kan också placeras på ett sådant sätt att de utgör en skaderisk för fotgängare, cyklister och övriga oskyddade trafikanter. Vägmärken är i regel tillverkade i aluminium och har skarpa kanter och hörn, och en fotgängare som går rakt in i dem kan skadas. Vid mörker och dåligt väder ökar risken för olycksfall dramatiskt och för synskadade personer är olycksrisken överhängande. Vi anser därför att Trafikverket ska ges i uppdrag att tillsammans med Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) inventera beståndet av vägmärken. De skyltar som är placerade i strid mot gällande regelverk bör omedelbart åtgärdas. Skyltar som anses vara överflödiga ska tas bort.

29 Höjd standard på motorväg vid nybyggnation

På svenska motorvägar har hastighetsgränsen 110 km/h länge varit rådande. Sedan ett antal år tillbaka testas tillåten hastighet på 120 km/h på flera motorvägssträckor. I flera europeiska länder råder hastighetsgränsen 130 km/h, något som även bör kunna införas på motorvägar i Sverige. Effektiva persontransporter är eftersträvt och att få kortad restid är för många önskvärt. Sett ur en demokratiaspekt är det rätt att ha hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. På de sträckor som anses lämpade och säkra föreslås därför att Trafikverket inför en hastighetsgräns på 130 km/h. Effekterna av hastighetsgränshöjningen ska givetvis utvärderas. Skulle de skadliga effekterna visa sig obefintliga och att man vinner positiva effekter ur trafiksäkerhetshänseende i kombination med snabbare transporter, bör standarden vid nybyggnation av motorväg anpassas för 130 km/h.

30 Hastighetsgränser 30, 50, 70, 90, 110 och 130

En säker trafikmiljö är något eftersträvansvärt och hastighetsgränser bör ha en folklig förankring. Sverige har på senare tid infört nya hastighetsgränser: 40, 60, 80, 100 och 120 km/h. De hastighetsgränser som tidigare rådde var 30, 50, 70, 90 och 110. Under den äldre indelningen var det enkelt att se vilken hastighet vägen hade genom att titta på vägmarkeringarna. Detta är inte möjligt med dagens hastighetsgränser. Sveriges varierande årstider och väderförhållanden manar till ödmjukhet. Då väderleken slår om och väglaget gör att hastigheter kan behöva justeras, öppnas en väg för variabla hastigheter. Därför bör frågan om en återgång till de gamla hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 på våra vägar väckas. Vidare bör det utredas om högsta tillåtna hastighet på motorväg bör vara 130 km/h, som många andra europeiska länder har som hastighetsgräns. För att öka säkerheten på våra vägar bör det ges ökade möjligheter till variabel hastighetsskyltning vid särskilt utsatta vägmiljöer.

31 Zebralagen

Vid obevakade övergångsställen finns inga ljussignaler, utan där ska bilister lämna företräde till fotgängare enligt den så kallade zebralagen. Det sker dock alltför många olyckor med allvarliga skador, eller i värsta fall dödsfall, vid dessa obevakade övergångsställen. Det är alltför vanligt att gående i vissa fall räknar med att bilen ska stanna. Brist på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan snabbt resultera i en olycka. Lagen behöver utvärderas och eventuellt behöver även nödvändiga förändringar införas för att minska olyckstalen.

32 Lastzoner och busshållplatser

Lastzoner är främst till för att företag ska kunna leverera och få säkra leveranser och därmed generera förutsättningar för ett hållbart företagande. Fler och fler bilister parkerar på lastzoner, trots att det råder parkeringsförbud för andra trafikanter än de som har ett uppdrag att lasta eller lossa gods. Detsamma gäller busshållplatser för linjetrafiken, eller särskilda parkeringsplatser för bussar i beställningstrafik. Dessa upptas ofta av fordon vars förare ignorerar förbudet att parkera på de särskilt avsedda platserna. Bristen av respekt för parkeringsförbudet skapar stora problem för bussföraren som inte kan stanna på avsedd plats. Om det finns funktionshindrade passagerare på bussen är detta naturligtvis ett stort bekymmer. Påföljden för överträdelser av parkeringsförbud bör skärpas för att stävja missbruket. Möjligheten att öka parkeringsböterna och övriga påföljder vid dessa överträdelser bör utredas.

33 Anpassade hastighetsbegränsningar

För att komma närmare nollvisionen minskar Trafikverket bredden på vägarna och sänker hastigheten på flera vägsträckor. För hög hastighet är ofta orsaken till dödsfall och svåra skador. Att sänka hastighetsbegränsningen för att minska skadeutfallet borde i teorin vara både enkelt och billigt. I verkligheten kan detta dock vara kontraproduktivt eftersom bilister kan tappa respekten för den skyltade hastigheten. Vid en för lågt satt hastighetsbegränsning kan trafikflödet upplevas som långsamt och föraren kan därmed tappa både koncentrationen och respekten för trafikreglerna, vilket kan innebära att förare väljer att rattsurfa eller annat som ökar olycksrisken.

Hastighetsbegränsningarna behöver ses över, för att i vissa fall sänkas och i andra fall höjas. Bilisterna behöver känna att hastighetsbegränsningen är motiverad. Samtliga vägsträckor behöver ses över och hastighetsanpassningar göras utifrån vägens skick, trafikbelastning och utformning. I de fall det finns ett motiv och tekniken kan användas i aktuell trafikmiljö, bör variabla hastighetsgränser införas. Med variabel hastighetsgräns anpassas högsta tillåtna hastighetsgräns efter rådande trafiksituation. Det ökar också bilisternas acceptans för rådande hastighetsgräns.

34 Trafiksäkerhetskameror

Automatiserade fartkameror (ATK) är ett effektivt sätt att få ner hastigheten på våra vägar, och de så kallade plåtpoliserna har även de en dämpande effekt på medelhastigheten. Även om kamerorna har en viss inverkan på medelhastigheten kan tekniken aldrig ersätta den fysiska kontrollen på väg. Förutom hastighetsöverträdelser finns det få allvarliga trafikbrott som kan klaras upp med hjälp av en ATK. Närvaron av kontrollpersonal på våra vägar är oersättlig i kampen mot höga hastigheter, aggressiv körning, olovlig körning, brukande av avställda fordon och brukande av fordon med skatteskulder. Ett problem med ATK är att man måste kunna identifiera föraren för att kunna utfärda böter. Föraren kan exempelvis dölja sitt ansikte, medvetet eller omedvetet, och därmed undgå böter. I dagsläget är det enbart föraren som kan bötfällas och det krävs att polisen ska kunna bevisa vem som verkligen framförde fordonet vid den aktuella tidpunkten. Det är en grannliga uppgift som alltför ofta innebär att ärendet läggs ner. Det måste vara möjligt att lagföra dem som begår ett brott om man ska komma till rätta med särskilt allvarliga överträdelser på vägarna. Möjligheten till ägaransvar vid de tillfällena som föraren inte kan identifieras behöver utredas.

35 Införande av alkobommar

Uppförandet av alkobommar i våra hamnar är positivt och förbättrar trafiksäkerheten på vägarna. Detta eftersom det tyvärr finns både yrkeschaufförer och vanliga bilister som intar alkoholhaltiga drycker under färjeresans gång. Genom att placera ut alkobommar i hamnar sänder man ut proaktiva signaler om vad som inte accepteras när det gäller alkohol och framförande av fordon. Arbetet med att förse alla hamnar med alkobommar ska prioriteras. Det är viktigt att utplacering av ytterligare alkobommar i minsta mån påverkar exempelvis lossning av fartyg och inte bidrar till köer vid utfarterna. Detta för att införandet av ytterligare alkobommar ska generera största möjliga nytta utan att hindra trafikflödet i hamnarna.

36 Säkra vägräcken för alla

Vägräckens huvudsakliga uppgift är att hindra avåkningar och att fordon inte kör över mot mötande trafik. Vägräcken finns i flera olika utföranden, och under de senaste åren har vajerräcken varit den typ som förekommit vid mest byggnationer. Dessa är bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör de oskyddade stolparna och själva vajern rena dödsfällor för motorcyklister. Vägräcken är kostsamma och nödvändiga ur trafiksäkerhets synpunkt, men trafiksäkerhet ska gälla alla i trafiken, även de som färdas på motorcykel. Sverigedemokraterna anser att det är av yttersta vikt att hänsyn tas även till motorcyklister vid planering av nya vägräcken.

37 Säkra avstånd

Lämpligt avstånd till framförvarande fordon är svårt att avgöra. Just de så kallade upphinnandeolyckorna orsakar skador som ibland blir livslånga och inte sällan ger bestående men. Att medvetandegöra vikten av säkra avstånd till framförvarande fordon kan, förutom minskat mänskligt lidande, även föra till att stora samhällskostnader minskas. Tresekundersregeln är ett bra mått men är inte alltid lätt att tillämpa. Genom att upplysa med skyltar och markeringar på vägbanan kan vägtrafikanter enklare hålla avstånden till framförvarande fordon.

38 Falluckor i väg

Vid särskilt utsatta platser kan även incidenter med fordon i låga hastigheter resultera i svåra olyckor. Som motåtgärder förekommer flera olika typer av fartdämpande hinder. Dessvärre har fartdämpande vägbulor orsakat arbetsmiljöproblem för yrkeschaufförer. Bussar i linjetrafik kan exempelvis köra över ett stort antal vägbulor under ett arbetspass, vilket kan resultera i att rygg och axlar skadas på förarna. Fartdämpande åtgärder är positivt, men de som används behöver standardiseras och vara skonsamma för yrkesförare. En lösning kan vara användandet av så kallade falluckor som är i normalt uppfällt läge så länge fordonet rör sig i laglig fart. Möjligheten att införa ett standardiserat farthinder som liknar ”falluckor” ska utredas.

39 Terrorsäkra infrastrukturen

Infrastruktur och transporter där många människor är i rörelse kan utgöra mål för terrorattacker. Det går inte att veta var eller när nästa attack äger rum, men beslutsfattare måste vara förutseende och agera proaktivt innan ett nytt terrordåd äger rum. Tyvärr är den svenska infrastrukturen på väldigt många ställen sårbar för terrordåd. Med betoning på rikets säkerhet föreslås en utredning med hög säkerhetsklassning för att terrorsäkra svensk infrastruktur.

40 Enskilda vägar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna utgör en viktig del av transporterna för en miljon människor som dagligen ska påbörja och avsluta sina resor till jobb och hem. Enskilda vägar är även en viktig förutsättning för råvarutransporter, och många tunga transporter för både jord- och skogsbruk rullar på enskilda vägar. De enskilda vägarna utgör en betydande del av Sveriges nätverk av vägar och de förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare. Enskilda människor och olika vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling genom att underhålla dessa vägar. Vi anser dock att staten bör ta ett större ansvar för att planera underhållet och reinvesteringarna i det enskilda vägnätet, utifrån nuvarande ekonomiska ramar. Vidare behöver Sverige en bättre planering i arbetet med att värna och utveckla det enskilda vägnätet. Det finmaskiga vägnätet måste hålla en god standard för bärighet och det måste också fungera året runt. Därför bör Trafikverket ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

41 Vinterväghållning på enskilda vägar

Vinterväghållningen är på en del samfällt förvaltade enskilda vägar undermålig. En av anledningarna till detta är Trafikverkets nya regelverk för snöröjning, där konsekvensen blivit att snöröjningsentreprenörer allt oftare undviker parallella snöröjningsuppdrag. Entreprenörer som tar på sig uppdrag från en vägsamfällighet som ligger ”längs vägen” kan i värsta fall leda till en försening som numera riskerar att resultera i dryga viten gentemot Trafikverket. Det har uppmärksammats att många vägsamfälligheter nu måste göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning, vilket i praktiken leder till att entreprenörerna i många fall kör flera mil med upplyft plog, så kallad tomkörning, innan de kan åtgärda den aktuella vägsamfällighetens behov. Detta är naturligtvis extra kostsamt för vägsamfälligheten, logistiskt irrationellt, dåligt utnyttjande av samhällsresurser, leder till brist på plogbilar och är inte särskilt vänligt mot miljön.

De statliga bidrag som Trafikverket delar ut till föreningarna för att de ska hålla de enskilda samfälligheterna öppna räcker därför inte långt. Följden kan bli att viktiga samhällsfunktioner riskerar att inte nå fram till medborgare som bor längs en väg som vinterväghålls i en vägsamfällighet och som drabbats av ovan nämnda problem. På det sätt som Trafikverket upphandlar vinterväghållning finns en uppenbar risk att det blir ett samhällsproblem som riskerar att gå ut över boende längs vägar vars huvudman är en vägsamfällighet. Därför bör regeringen se över hur Trafikverket utformar upphandlingar med entreprenörer så att det är möjligt att – inom rimliga tidsramar – utföra snöröjning, såväl åt staten som åt enskilda vägsamfälligheter.

42 Marknadspott

Regeringen bör undersöka möjligheten att stärka marknadspotten/näringslivspotten utöver den ordinarie budgetramen. Vi har sett stora industriella verksamheter som snabbt etableras i Sverige och ibland i mindre kommuner. Det får till följd att det snabbt måste investeras i relativt stora infrastrukturprojekt, investeringar som kan vara svåra att bära för mindre kommuner. Därför behöver en utökad marknadspott införas för väginvesteringar.

Marknadspotten, som Trafikverket ges mandat att använda, syftar till att snabbt kunna nyttjas för att bygga en väl fungerande infrastruktur till nya industriverksamheter.

43 Tekniska testområden

Ny teknik ger nya möjligheter att lösa framtidens transportbehov både i stad och på landsbygd. Tekniken behöver dock testas så att den uppfyller de krav man rimligen kan ställa på tillförlitlighet, säkerhet och inte minst uppfyllande av framtida miljökrav. Vid ny teknik, till exempel autonoma fordon, bör det vara enklare att få testa dessa i verklig trafikmiljö. Provbänor och datasimuleringar kan givetvis användas i utvecklingsarbetet, men det är först i naturlig miljö som eventuella brister visar sig. Regellättnader måste till för att fordonstillverkare och systemutvecklare ska få ett så bra underlag som möjligt i sina forskningsstudier. Främjande av teknisk utveckling för framtidens transportbehov är positivt. För att främja utvecklingen behövs ett snabbare och förenklat tillståndsförfarande för tekniska tester i verklig trafikmiljö. Att det uppfyller högt ställda säkerhetskrav gentemot andra trafikanter är en given förutsättning.

Personbilar och andra privata fordon

44 Elfordon och ljudnivå

EU-förordning (EU) 540/2014 ställer krav på att alla el- och hybridbilar som säljs i Europa ska vara försedda med ett akustiskt fordonsvarningssystem (AVAS). Fordonet ska sända ut ljud när bilen är i rörelse och ljudet ska aktiveras automatiskt och låta i hastigheter från noll upp till 20 km/h och när bilen backar. Om bilen är försedd med förbränningsmotor som används i de aktuella hastigheterna behöver inte det akustiska varningssystemet vara aktiverat. Förordningen gäller för elfordon med fyra eller fler hjul, vilket betyder att elmotorcyklar undantas. Kravet på varnande ljud gäller på nya bilar som säljs från och med den första juli 2021. Den tekniska delen av EU-direktivet beskriver att ljudet som genereras ska vara regelbundet och ge information till trafikanter om ett fordon i rörelse. Ljudet bör även likna ett ljud från ett fordon av jämförbar storlek som är utrustat med en förbränningsmotor. Ljudnivån ska vara minst 56 dB(A), vilket ungefär motsvarar ljudnivån från en elektrisk tandborste. Elbilar bör signalera ljud för att uppmärksamma trafikanter, ett behov som i synnerhet berör personer med synnedsättning. Med hänsyn till människor med funktionsnedsättning är det rimligt att alla eldrivna fordon som används i allmän trafikmiljö och vid hastigheter understigande 20 km/h avger ett varnande ljud.

45 Motorcyklar i kollektiva körfält

I större städer byggs allt fler körfält endast avsedda för kollektivtrafik, men dessa körfält används inte optimalt och kan utnyttjas i större utsträckning. Motorcyklar tillhör en kategori fordon som inte nämnvärt försvårar för kollektivtrafiken. Vi vill att möjligheten för motorcyklar att nyttja kollektiva körfält där det är möjligt utreds.

46 Höj totalvikten på mopedbil

Mopedbilar klassas idag som EU-moped och får framföras i högst 45 km/h. Mopedbilen får väga högst 425 kg. Mopedbilar är dock inte lika säkra som exempelvis en tyngre A-traktor, för vilken den högsta tillåtna vikten är högre. Mopedbilar byggs uteslutande av plast för att klara viktkraven, vilket medför viktbesparingar på säkerhetsdetaljer. Detta resulterar i mindre säkra fordon ur ett tekniskt perspektiv. Genom att använda mer tåliga byggmaterial kan krocksäkerheten förbättras, men det kan även resultera i billigare slutprodukter. En höjning av viktgränsen för mopedbilar bör utredas.

47 Terrängfordon på väg

Terrängskoter eller en lätt terrängvagn får inte framföras på allmän väg utan bara på enskilda vägar, med vissa undantag. Den som vid färd med ett sådant terrängmotorfordon behöver korsa en väg som inte är enskild, är tillåten att göra det via den kortaste lämpliga sträckan. Det bör finnas möjligheter till fler undantag som underlättar människors vardag och företagande, men som inte nämnvärt påverkar trafiksäkerhet eller miljö. Utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg bör utredas.

48 Bilars belysning

Trafiklagstiftningen föreskriver att fordon ska använda halvljus vid mörker eller dåliga väderförhållanden. I detta krav gäller även att bakljus på fordon ska vara tända. Under goda siktförhållanden kan däremot ”annan” lykta användas, det som i vardagstal kallas varsellykta. Sedan Sverige gick med i EU ska också de så kallade helbilsgodkända fordonen godkännas i trafikmiljön. Det innebär att många bilar körs med enbart ”DRL” under dagsljus, det vill säga att de bakre ljusen inte är tända. Det får till följd att många fordon inte har de bakre ljusen tända i skymning eller dåligt väder. Att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten är lätt att förstå. Dessutom skapas situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon. Detta då det krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller ej.

Sverige är ett land med stora avstånd och där vädersituationen skiljer sig stort mellan norra och södra delen. Att landet dessutom har ett väderläge som i allt väsentligt skiljer sig från stora delar av Europa är ett faktum. Just dessa skillnader är skäl nog att ha ett tydligare krav på synlighet än vad som är normalt i större delen av Europa. Sverige bör därför initiera en dialog med EU i syfte att återinföra de gamla belysningskraven på fordon registrerade i Sverige. Våra årstider, med skiftande väderförhållanden, ställer helt andra krav på synlighet i vägtrafiken. Därför är det också rimligt att fordonens belysning är anpassad för detta.

49 Självkörande fordon

Självkörande fordon skapar nya möjligheter och kan förväntas innebära en ökad frihet för både personer och företag, samt fördelar för samhället i sin helhet. Det finns både fördelar och nackdelar med den nya tekniken. Med all rätt finns en del frågeställningar gällande hur tekniken kommer att klara trafikens alla olika situationer, vem som bär ansvar vid en olycka och hur tekniken klarar av att hantera olika oönskade scenarier. Ansvarsfrågan behöver utredas – huruvida det är fordonstillverkaren, fordonsägaren, väghållaren eller den som för tillfället vistas i fordonet som ska ställas till svars för eventuella tillbud.

En av knäckfrågorna gällande självkörande fordon är nödbromsning och väjningsfunktioner i fordonet. I en komplicerad trafikmiljö, vilket stadstrafiken oftast är, kan svåra prioriteringar uppstå i systemen. Det kan gälla åt vilket håll bilen ska väja i vissa situationer, som när det finns oskyddade trafikanter på båda sidor av fordonet och ett fast hinder framför, eller tre oskyddade trafikanter framför fordonet. Den här typen av avvägningar måste givetvis vara klara innan ett system med självkörande bilar tas i bruk. Dessutom sker ständiga uppdateringar av fordonens styrsystem och de uppgraderas normalt vid varje service. En annan fråga gäller kravet på uppgraderingar av programvara. Ska fordonet kallas in och uppgraderas, med ansvaret vilande hos producenten eller ska kravet ställas på fordonsägaren? Vad händer om ett fordon som är inblandat i en olycka inte har senaste programvaran? Vem blir ansvarig? Det är viktiga frågor att lösa innan driftsättning av självkörande fordon.

50 Kort bytestid till sommardäck

I Sverige ska fordon enligt lag ha vinterdäck från och med den 1 december till och med den 31 mars om det råder vinterväglag. Beroende på var man bor i Sverige bör man vara någorlunda säker på att väglaget passar för sommardäck innan man byter. Byte till

sommardäck bör ske efter den 31 mars. Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden 1 oktober–15 april. Dubbdäck får användas även under annan tid, om det är eller kan antas råda vinterväglag. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen och bedömningen görs av polisen på plats där föraren befinner sig. Övrig tid är det sommardäck som gäller. Problemet är det snäva tidsfönster som kräver skifte av däck. Trots allt kan det vara vinterväglag långt in i april månad även i södra Sverige. Förvisso sker snösmältning ganska snabbt när våren gör sitt definitiva intåg, men inträffar vårväderlek sent blir det därför en stor anhopning av fordonsägare som vill byta till sommardäck under en väldigt kort tid. Många däckhandlare vittnar om oerhört ansträngda tidsperioder och att de inte hinner med att byta däcken under föreskriven tid. En något mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, bör komma till stånd. Dubbade vinterdäck ska naturligtvis inte användas på vägar med sommarväglag, men samtidigt kan man inte heller skapa en situation där människor tvingas bryta mot lagstiftningen. Trots allt måste människor kunna ta sig till arbete, skola, förskola och läkare med bil utan att riskera böter. Förslagsvis kan dubbade vinterdäck tillåtas fram till den 1 maj om vinterväglag har varit rådande någon gång under perioden 1 april–15 april.

51 Skydda veteranbilshobbyn från godtycklig myndighetsutövning

Motorhobbyn har en viktig uppgift i att bevara vårt motorhistoriska arv. Bilismen har varit en viktig del i uppbyggnaden av vårt välfärdssamhälle, och många motorentusiaster vill därför bevara viktiga fordonsmodeller för framtiden. De riktiga entusiasterna söker med ljus och lykta efter objekt som är i så gott skick att det är möjligt att renovera fordonen. Inte sällan importeras bilar från USA för att sedan renoveras till värdefulla samlarbilar. Av någon anledning har enskilda tjänstemän vid länsstyrelsernas miljöskyddsavdelningar fattat beslut om att värdefulla renoveringsobjekt inte får importeras utan ska betraktas som miljöfarligt avfall och därmed skrotas. Besluten är uppenbarligen fattade utan minsta kunskap om fordonshistoria.

Dessutom, hur ska ett tömt fordon någonsin kunna utgöra en miljöfara? EU-lagstiftningen ger tydliga riktlinjer om att begagnade fordon normalt inte är att betrakta som miljöfarligt avfall. Inte heller om det föreligger ett renoveringsbehov är fordonet miljöfarligt avfall. Motorhobbyn sysselsätter många engagerade entusiaster, och de gör en fantastisk insats för att bevara vårt kulturarv. Få aktiviteter samlar så många människor över generationsgränserna som just motorhobbyn. Verksamheten är en viktig del i vårt samhälle och många ungdomar finner en plats att vara på och får mycket kunskapsutbyte från andra entusiaster. Motorhobbyn är en viktig del i vårt samhälle och den kan inte ödeläggas av godtyckliga beslut från myndigheter. Myndighetsbeslut får under inga omständigheter vila på så vaga grunder som en enskild tjänstemans godtyckliga uppfattning.

52 Översyn av reglerna för ombyggda fordon

Motorkulturen är stor i Sverige och omfattar allt mellan nya, äldre och ombyggda fordon. Intresset för fordon och motorer spänner över alla åldrar, och det gemensamma intresset innebär åtskilliga arbetstimmar på fordonen. När det gäller ombyggda fordon är reglerna krångliga och besiktningsmännen inom SFRO, Sveriges fordonsbyggares riksorganisation, är få. För att underlätta för besiktningsorgan och fordonsägare och för

att säkerställa att fordonen som körs på vägarna är besiktade och i omodifierat skick så måste reglerna ses över och moderniseras. Den svenska kulturen kring amatörbyggda fordon behöver värnas och regelförenklningar införas för att underlätta ombyggnad av fordon på ett trafiksäkert och miljömässigt korrekt sätt.

Kontroll och säkerhet på vägarna

53 Utökade befogenheter för bilinspektörer

Polismyndigheten ansvarar för kontroller av fordon och förare. I dagsläget finns två personalkategorier ute på kontrollplatserna. Det är polisman med särskilt förordnande för flygande inspektion samt bilinspektörer. I vissa fall kan besiktningstekniker hyras in av Polismyndigheten och dessa kommer främst från besiktningensbranschen. Besiktningstekniker har dock inte något förordnande att på egen hand utfärda något föreläggande. Besiktningstekniker kan inte heller utföra kontroller av kör- och vilotider.

För att effektivisera kontroller på väg bör verksamheten på sikt skiljas från ordinarie polisverksamhet och läggas under en särskild enhet inom polisen, som ansvarar för kontroller av den yrkesmässiga trafiken. Enheten ska ha egen styrning, frikopplad från regioner och lokalpolisområden. I samband med föreslagen omorganisation ska bilinspektör som tjänstebeskrivning ändras och därmed ges ökad behörighet. Det innebär att dagens tjänst som bilinspektör i praktiken upphör och personal som uppfyller kompetenskraven utbildas till en högre tjänstenivå. Dessutom ska personalen kunna vara beväpnad, inneha rättigheter att förhindra fortsatt färd och ha rätten att bruka våld i sin tjänsteutövning. Kort sagt, personalen i den särskilda enhet som utför kontroller på väg ska ha alla nödvändiga befogenheter i sin tjänsteutövning.

54 Gemensam databas

Trafiksäkerheten hos fordonen säkerställs genom att dessa besiktigas inom fastställd tid beroende på fordonstyp och årsmodell. De fordon som inte uppfyller nödvändiga krav beläggs med körförbud. Fordon med körförbud får bara köras kortast lämpliga väg till en verkstad för reparation eller för en kontrollbesiktning.

Den senaste tiden har det skett en oroande utveckling inom området. Allt fler utländska fordon dyker upp på svenska vägar vilket ställer tuffa krav på både trafikpolis och tull.

Dessa myndigheter saknar dessvärre både resurser och personal för att säkerställa att fordonen uppfyller grundläggande säkerhetskrav eller om de är i kördugligt skick, något som tillgodoses vid en fordonsbesiktning. Det finns således fordon i trafik som enligt gemensamma EU-regler kan utgöra en fara i trafiken. Detta skulle kunna motverkas om det fanns en gemensam databas för fordonsbesiktning på EU-nivå i likhet med det som finns i respektive medlemsland. På så sätt kan behörig myndighet snabbt tillgodose om fordonen besiktigats och vid behov ta fordonet ur trafik.

55 Fordon för kontrollverksamhet

Fordon för kontroll av den yrkesmässiga trafiken ska finnas i flera olika utföranden. I huvudsak bör fordonen vara av buss- eller skåpmodell, där det kan rymmas både arbets- och förhållningsplatser. Fordonen ska även vara utrustade med nödvändig teknisk utrustning

för avrapportering, radioanrop och it-funktioner, samt med larmanordning i form av blåljus och siren. De större skåpfordonen kan med fördel även vara utrustade med portabla vågar. Ett antal fordon bör också vara av personbilsmodell och finnas i både civil och målad variant.

56 Vägkontroller

Polisen disponerar ett antal kontrollplatser runt om i landet. Dessa ägs och förvaltas av Trafikverket. I dagsläget torde antalet platser vara tillräckligt, men vid byggnation av nya vägsträckor ska behovet av kontrollplatser för tung trafik ses över.

Att det genomförs effektiva kontroller på väg innebär att man upptäcker aktörer som saknar gällande trafik tillstånd. Med effektiva kontroller har man även möjlighet att upptäcka transporter av vapen, sprängämnen, narkotika, alkohol och andra varor som ingår i de kriminellas ekonomiska flöde. Kontrollplatserna ska vara utrustade med byggnader för förhör och avrapportering, vågutrustning samt besiktningsgrop med bromsprovare. I de fall ytterligare kontrollplatser behövs för att täcka behovet ska dessa också ingå i planeringen av den nya eller ombyggda vägsträckningen.

I transporter som klassificeras som ”farligt gods” finns ämnen som allvarligt kan skada människor, djur och miljö. Det ställs väsentligt högre krav på de förare som utför den här typen av transporter. Tyvärr utförs många transporter av farligt gods av förare som vare sig har rätt kompetens eller fordon med rätt utrustning för den här typen av transporter. Det förekommer också transporter med farligt gods som inte är skyltade, vilket är synnerligen allvarligt vid en räddningsinsats. För räddningstjänsten är det av yttersta vikt att man har kännedom om ämnen som kan reagera på vatten eller syre vid en räddningsinsats. Räddningstjänstens insatser styrs av den information som ges av skyltar och transportdokument för att kunna utföras korrekt för att minimera skador på människor och miljö.

Av en rapport från Linköpings universitet framgår det tydligt att polisens nuvarande organisation inte uppfyller målen för antalet utförda kontroller. Vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg inkluderar resursförstärkning för att utföra kontroller av dessa så kallade ADR-fordon.

Lastsäkring är ett av de viktigaste moment en yrkesförare ska ägna sig åt. Dåligt förankrat gods utgör en fara för andra trafikanter. Står godset löst eller är dåligt säkrat på flaket kan det glida eller stjälpas av fordonet. Sker detta i samband med exempelvis en kurvtagning kan stora delar av godset trilla ner på mötande körbana. Vårt förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg inkluderar större möjligheter att utföra lastsäkringskontroller och att vid behov bötfälla föraren samt hindra fortsatt färd till dess att bristen är åtgärdad.

I bussar och tunga lastbilar finns en så kallad färdskrivare monterad för att registrera förarens olika aktiviteter. Utrustningen registrerar förarens körtid, rast, annat arbete och dygnsvila. Dessutom registreras även vägsträcka, hastighet, eventuella hastighetsöverträdelser och om utrustningen utsatts för manipulation. Dessa aktiviteter ska registreras i enlighet med förordning (EU) nr 165/2014. Dessa aktiviteter ska registreras i enlighet med den tidigare förordningen (EEG) nr 3821/85 och nuvarande förordning (EU) nr 165/2014. Det förekommer dock ett omfattande fusk med bland annat färdskrivare och förarens aktiviteter i syfte att tillskansas sig fördelar på den seriösa åkerinäringens bekostnad. En manipulerad färdskrivare innebär att föraren har möjlighet att köra obegränsat utan att detta registreras i färdskrivaren eller på förarkortet. Det här är

synnerligen allvarligt för trafiksäkerheten eftersom trötta förare utgör en stor olycksrisk. Fusket innebär också att den seriösa åkerinäringen utsätts för en osund konkurrens. Nu finns det system som även manipulerar den senaste digitala färdskrivaren, som egentligen inte skulle gå att manipulera. Sedan den norska polisen hittade sina första manipulerade färdskrivare har problemet eskalerat under de senaste åren. Kunskapsutbyte har dock skett mellan svenska, danska och norska kontrollmyndigheter, men även fordonstillverkare har deltagit i arbetet för att öka myndigheternas kunskap kring utrustningen som monteras i fordonen.

Vi anser att den särskilda enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg även ska ges större möjligheter att utföra kontroller avseende manipulerade färdskrivare och att förare inte kör med någon annans förarkort. Kännbara sanktionsavgifter bör utfärdas när manipulerade färdskrivare uppdagas vid en kontroll. Det är i sammanhanget viktigt att sanktionsavgifterna ska vara lika oavsett om det är ett utländskt åkeri eller ett åkeri registrerat i Sverige. Idag straffas i regel det utländska åkeriet med några få tusenlappar, medan det svenska åkeriet kan påföras sanktionsavgifter på flera hundra tusen kronor för ett i grunden likadant brott. Det är viktigt för den allmänna rättsuppfattningen att lagen är lika för alla och att samma sanktion drabbar den som fuskar oavsett var fordonet är registrerat. Upptäcks manipulationsutrustning vid flera tillfällen hos samma åkeri bör även fordonet beslagtas och därefter anses vara förverkat. För att komma tillrätta med det omfattande fusket med färdskrivare måste kraftfulla åtgärder från samhällets sida också innebära att fordon kan förverkas.

57 Undantag för färdskrivare för personbil klass II (PB II)

Tunga fordon som används för transport av personer eller gods omfattas av krav på färdskrivare. Till detta kommer en rad undantag som befriar fordon och förare från kravet på att använda färdskrivare. Personbil omfattas dock inte av detta undantag om fordonet har en totalvikt överstigande 7,5 ton. Det spelar ingen roll om fordonet är ett så kallat campingfordon. Krav på färdskrivare finns ändå enligt Transportstyrelsen, även om ingen gods- eller persontransport utförs. När det gäller kraven på färdskrivare i en PB II över 7,5 ton är det en övertolkning av regelverken från Transportstyrelsens sida och det framgår med tydlighet när man läser samtliga förordningstexter. Framförs en PB II med en total vikt på 7 ton är man befriad från krav på färdskrivare, men framförs en PB II med totalvikt på 8 ton inträder krav på färdskrivare. Personbil klass II skall undantas från krav på färdskrivare oavsett totalvikt, givet att fordonet inte nyttjas för kommersiell verksamhet, vilket dessutom bekräftas indirekt när man läser Transportstyrelsens egna dokument ”Vägledning vid tillämpning av kör- och vilotider” där man konstaterar att kontrollen i huvudsak omfattar kommersiell verksamhet inom person- eller godsbefordran. Hela kontrollförfarandet bygger på kommersiell verksamhet där någon utför ett transportuppdrag.

58 Kör- och vilotider

Regelverket kring kör- och vilotider har tillkommit för att säkerställa trafiksäkerhet och konkurrens på lika villkor samt generera trygghet för förare. Tanken med regelverket är bra, men det upplevs emellanåt som byråkratiskt, särskilt av de förare som utför transporter inom exempelvis anläggningstrafik. Det är polisens vägkontroller som i första hand upptäcker de som fuskar. Den kontroll som Transportstyrelsen gör hos företag är

snarare en automatiserad kontroll som stämmer av de administrativa brister som förarna kan göra sig skyldiga till i sin hantering av färdskrivarna. Den metod som Transportstyrelsen tillämpar i sin kontroll är inte effektiv i kampen mot det medvetna fusket, som tyvärr är alltför fokuserad på administrativa brister. De som fuskar och kör med fler förarkort eller manipulerar utrustningen klarar sig nästan alltid i en kontroll som utförs av Transportstyrelsens enhet för företagskontroller. Det är därför av yttersta vikt att kontroller i företagets lokaler återförs till de enheter som utför kontroll på väg. Lagstiftningens syfte är i första hand att komma åt de som medvetet fuskar och då måste även kontrollerna styras i den riktningen. För att säkerställa effektiva kontroller måste resursbristen inom polisen motverkas. En översyn av tillämpningen av kör- och vilotider är av yttersta vikt och måste ske skyndsamt och anpassas till det nyligen antagna mobilitetspaketet.

59 Portabla vågar

I preventivt syfte är det viktigt att vägning av tunga fordon kan ske var och när som helst på vägnätet. Med fasta vågar finns möjligheten att ”runda” en kontrollplats och därmed undgå invägning. Vägning av tunga fordon är viktigt för att minimera antalet överlastade fordon på våra vägar. Förutom de rent tekniska aspekterna med risk för haveri när ett fordon bär en större last än vad det är konstruerat för, kan även betydande skador uppstå på vägnätet när fordonen väger mer än tillåtet. Dessutom innebär överlastade fordon en allvarlig störning i det sunda företagandet. De portabla vågarna ska främst användas på det mindre vägnätet. Sverigedemokraternas förslag gällande en särskild enhet inom polisen som ska utföra inspektioner på väg, bör även inkludera tillgång till portabla vågar som komplement till stationära vågar.

Det finns ett flertal företag ute i landet som har vågar för tunga fordon. Denna vågutrustning genomgår årliga kalibreringar och torde därför även kunna användas för en situation där tunga fordon och fordonskombinationer ska vägas av kontrollpersonal. För att kunna väga tunga fordon på så många platser som möjligt bör den enhet som utför kontroll av den yrkesmässiga trafiken även ges möjlighet att teckna avtal med privata aktörer för att nyttja ledig vågkapacitet och minska statens investeringsbehov.

60 Klampning

Beslut om klampning ska kunna fattas av personal på kontrollplats. Det innebär således att all kontrollpersonal med förordnande att utföra kontroll på väg också ska kunna fatta nödvändiga beslut gällande detta. Det behövs en utökad tid för klampning, från dagens 36 timmar till dess att orsaken för klampningen är åtgärdad, eftersom det förekommer att förare och åkeriägare väntar ut de 36 timmarna för att därefter fortsätta färden när klampningsutrustningen har avlägsnats. Vi kan konstatera att effekten av klampningen blir begränsad, eller inte får någon avgörande betydelse, i dessa fall. Vi vill vidare peka på att en klampning i vissa fall också kan innebära att föraren passar på att ta ut sin lagstadgade veckovila och att syftet med klampningen även då försvinner. Mot denna bakgrund anser vi att klampning ska sakna en bortre tidsgräns och kvarstå till dess att grunden för klampningen har åtgärdats.

61 Kontroll i företagets lokaler

Transportstyrelsen är den myndighet som i dagsläget ansvarar för företagskontroller, men myndigheten har trots tio års verksamhet inte lyckats etablera en fungerande kontrollverksamhet. Transportföretagen anordnade en hearing med anledning av en rapport som tagits fram på grund av den rådande obalansen mellan väg- och företagskontroller. I rapportens sammanfattande punkter finns en text som med all önskvärd tydlighet sätter fokus på problemet. Företagskontrollerna är inte effektiva. De bygger inte på ett allsidigt riskvärderingssystem och det görs heller inga företagsbesök. Det finns heller inga toleransmarginaler i bedömningen och det ”lärande” momentet i tillsynen saknas. Det finns en betydande risk att denna del av kontrollsystemet förlorar legitimitet i branschen.

Förtroendet för Transportstyrelsen och kontrollfunktionen har gått förlorat, vilket bland annat bekräftas av företag inom buss- och åkerinäringen. Det finns behov av omstrukturering, eftersom fusk med exempelvis färdskrivare och förarkort i alltför låg utsträckning upptäcks vid kontroller i företagets egna lokaler. Det finns ett antal fördelar med att återföra kontrollerna i företagets lokaler till vägkontrollverksamheten. Tiden från upptäckt fusk till genomförd kontroll i företaget kan minskas avsevärt. Dessutom återförs möjligheten att besöka företagen eftersom kontrollverksamheten sprids över landet. Transportstyrelsens verksamhet gällande företagskontroller behöver flyttas över till den särskilda enhet inom polisen vars uppgift är att kontrollera tung trafik.

62 Straffskärpningar för tung trafik

Det finns all anledning att se över bland annat nuvarande bötesnivåer och sanktionsavgifter. Det måste bli en tydligare markering i systemet gällande sanktioner så att medvetet fusk och aktiva handlingar straffas hårdare än ett mänskligt misstag. I nuvarande system med mer eller mindre automatiserade kontroller framgår inte denna skillnad. I vissa fall kan fel av mindre betydelse snabbt få oproportionerligt stora konsekvenser och generera höga sanktionsavgifter, samtidigt som uppenbart fusk undslipper straff eller undkommer med låga ekonomiska påföljder. Sverigedemokraterna kan inte acceptera detta och föreslår en fullständig översyn och revidering av bötesbelopp och sanktionsavgifter. Även sanktionsväxlingar behöver ses över.

63 Utryckningsfordon, bärgning och vägarbeten

Det finns en utbredd problematik med bilister och bristande respekt för skyltar och hinder på väg, och detta medför att arbete som utförs på eller nära väg är förenat med stora risker. Polis, räddningstjänst, bärgare och vägarbetare vittnar om dålig respekt för deras arbetsmiljö och om ständiga tillbud, men också om faktiska olyckor som ibland har dödlig utgång. De senaste åren har ett nytt fenomen dykt upp med hot, ibland dödshot, mot vägarbetare. Detta är en häpnadsväckande utveckling som på intet sätt kan accepteras. SOS International lät göra en undersökning i april 2019 hos landets bärgare. Hela 92 procent i den undersökningen uppgav att de upplevt farliga situationer. Vidare uppgav 86 procent att de varit tvungna att hoppa åt sidan för att undvika att bli påkörda. Av dessa 86 procent uppgav 23 procent att det inträffat ett flertal gånger, och 15 procent uppgav att de faktiskt blivit påkörda under det senaste året. Vidare uppgav 68 procent

att deras avspärningar blivit påkörda. Tre år senare, i juni 2022, inträffade en dödsolycka.

Staten och rättssystemet måste på ett tydligt och kraftfullt sätt värna säkerheten och arbetsmiljön för dem som arbetar på vägen. Truck mounted attenuators, så kallade TMA-fordon, används ofta som skydd vid olika arbeten på väg. Dessa fordon har till uppgift att med sin närvaro och utrustning uppmärksamma andra trafikanter om ett pågående arbete gällande exempelvis underhåll av väg, bärgning, räddningsarbete eller liknande. Fordonet varslar om ett hinder samtidigt som dess konstruktion fungerar som en energibarriär vid en eventuell påkörning. Trots att TMA-fordonen är utformade så att en förare i ett annalkande fordon ska bli varse ett framförvarande hinder, har påkörningar alltså ändå skett. Utrustning i dessa TMA-fordon bör utvecklas för att ytterligare uppmärksamma annalkande fordon. Ett försöksprojekt med displayer som visar det annalkande fordonets hastighet, med syftet att uppmärksamma föraren på att dennes hastighet är för hög in i arbetsområdet, bör genomföras. Detta projekt behövs för att komma till rätta med de olycksrisker som finns på vägarbetsplatser. Brukande av så kallade TMA-fordon bör också ökas eftersom respekten för liv och hälsa ute på vägarna saknas hos flera trafikantgrupper.

64 Straffskärpningar vid fartöverträdelser vid vägarbetsplats

Kraftiga straffskärpningar bör införas för att tydliggöra vikten av att sänka farten förbi en arbetsplats utmed vägen. Det är uppenbart att förståelsen ibland saknas för att sänka hastigheten förbi arbetsplatser i vägmiljön. För att tydliggöra allvaret i att inte respektera hastighetsgränser förbi arbetsplatser måste tydliga och kraftfulla sanktioner i form av böter eller indraget körkort ligga som en möjlig juridisk åtgärd vid uppvisad likgiltighet för andra människors liv och hälsa. Detsamma gäller även skolor, vårdinrättningar och terminaler med kollektivtrafik.

65 Kontroll lätta fordon

De så kallade lättlastarna (3,5-tonsfordon) har blivit ett vanligt inslag gällande gods-transporter på svenska vägar. Dessa fordon omfattas inte av kravet på färdskrivare och inte heller berörs de utländska fordonen av vilotidsförordningen då den lagstiftningen är en nationell bestämmelse. Dessutom är fordonstypen ibland överlastad med upp till 500 procent. Att dessa fordon ökar i popularitet är en direkt följd av att de ”flyger under radarn” i flera avseenden. Gods körs ofta i flera omgångar med dessa lättlastare, istället för med större transporter, vilket ökar belastningen på miljön. Regelverket kring dessa fordon bör ses över och anpassas till det nyligen av EU antagna mobilitetspaketet, för att på så sätt öka säkerheten på våra vägar.

66 Drog- och alkoholrelaterade kontroller

Rattfylleri är ett stort problem och måste bekämpas med kraft. År 2020 omkom 42 personer i en alkohol- eller drogrelaterad trafikolycka enligt Trafikverkets statistik. Detta motsvarar 21 procent av alla omkomna i trafiken. Olyckstalen visar att en alltför hög andel förare kör påverkade i trafiken och därmed utgör en fara för andra trafikanter, egendom och inte minst sig själva. Antalet onyktra eller drogpåverkade förare har ökat över tid, även om tillfälliga minskningar skett enskilda år. Ratt- och drogfylleri är ett stort problem ur trafiksäkerhetssynpunkt och måste bekämpas med kraft. Drog- och

alkoholrelaterade kontroller behöver öka för att minska antalet påverkade förare. Det finns ytterliga konsekvenser i lagstiftningen som fungerar kontraproduktivt i kampen mot berusade förare. Ett exempel är den rapporteringsskyldighet som läkare har när en patient frivilligt söker hjälp för sitt alkoholberoende. När läkarens rapport kommer till Transportstyrelsen får det som omedelbar konsekvens att körkortet dras in. Den person som frivilligt söker hjälp för sitt beroende blir omedelbart straffad av samhället och nekades dessutom möjligheten till alkoholås. Som jämförelse erbjuds den som ertappas berusad i trafiken att installera alkoholås och får detta som ett villkor på körkortet. Denna möjlighet saknas alltså för den som söker vård frivilligt, vilket naturligtvis hämmar den som har för avsikt att sköta sig. Vidare kan konstateras att ny teknik kan minska risken för att en påverkad förare framför ett fordon. Alkoholås och ögonscanner är exempel på sådan teknik, och denna utrustning ska givetvis erbjudas både den som ertappas påverkad i trafiken och den som söker hjälp frivilligt. Många arbetsplatser inom yrkesstrafiken har i dag alkoholås på sina fordon, men det finns ännu ingen teknik som hindrar drogfylla. Regeringen ska se över denna fråga och ta fram förslag för att minska drog- och rattfylleri i trafiken, inte minst genom att drog- och alkoholrelaterade kontroller ökas.

67 Försvåra för utländska medborgare att framföra fordon utan giltigt körkort

I dagsläget är det i princip riskfritt för förare från länder som saknar ett väl fungerande körkortsregister att köra bil i Sverige utan körkort. Enligt rättsväsendet kan man i dessa fall inte bevisa att individen saknar körkort och eftersom det inte finns något krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort kan de inte dömas för olovlig körning. Förutom att detta kan innebära livsfara för både bilföraren och omgivningen, sänder kryphålen även en farlig signal om att den svenska lagen inte gäller alla och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Att förare som inte är svenska medborgare kan undgå svenska regler, och därmed även undgå juridiska påföljder, är potentiellt förödande för både rättsväsendets trovärdighet och dess legitimitet. Möjligheten att kontrollera utländska körkort bör utökas och ett strikt ansvar för förare att styrka körkortsinnehav och adekvat utbildning bör snarast införas.

68 Användning av bilbälte

Varje år omkommer 200 till 250 människor på svenska vägar. Det finns flera orsaker till den höga siffran av omkomna och skadade privatbilister och yrkesförare. Dålig bältesanvändning är en av orsakerna, även om det skett en förbättring över tid. Bilbältet har en central funktion i fordonets säkerhetsstruktur. Användning av bilbälte bör avspeglas vid eventuell ekonomisk påföljd vid olycka. Möjligheten till ett högre bötesbelopp för förare och passagerare som inte använder bilbälte ska utredas.

69 Reflexväst som obligatorisk säkerhetsutrustning

Sedan 25 år (1997) är det lag på att ha en varningstriangel i sitt fordon, för att kunna varna andra i trafiken om att det finns ett stillastående fordon. Men precis lika viktigt är det att varna för personer som befinner sig i närheten av ett stillastående fordon.

Det allra enklaste sättet att värna om dessa personers säkerhet är att införa lagkrav på reflexvästar i fordon. Så fort man lämnar sitt fordon används reflexvästen för ökad

synlighet. Med en reflexväst syns man i mörker på upp till 125 meters avstånd, medan man utan reflexväst syns på först 20–30 meters avstånd.

Reflexvästar används idag av många cyklister och fotgängare, just för att kunna synas bättre när man rör sig ute i trafiken. Reflexvästar är också ett mycket kostnads-effektivt sätt att öka säkerheten då en väst kostar från 40 kronor och uppåt. Blåljus-personal och vägarbetare har alltid västar för att synas bättre och dessutom är deras fordon bättre upplysta. Men en förare som av olika anledningar stannat sitt fordon intill vägkanten syns mycket dåligt. De inbyggda varningsblinkers som finns i ett fordon kan inte heller alltid användas, beroende på fordonet.

I majoriteten av Europas länder är det lag på att ha reflexväst i sitt fordon, och i många länder ska man även ha lika många västar som det är möjligt att färdas antal personer i ett fordon. Sverige är ett föregångsland när det gäller trafiksäkerhet på många olika områden, men just här finns det en brist som enkelt kan åtgärdas så att onödiga olyckor kan undvikas.

70 Motverka bilmålvakter

Inför valet att köpa eller sälja en bil finns flera möjligheter att hantera ägarbytet. Dels går det att göra ägarbytet via webben, men detta är endast tillåtet för privatpersoner. Vidare är ägarbyte möjligt för privatpersoner via Transportstyrelsens app eller genom del 2 av registreringsbeviset. Bilmålvakter är ett stort problem och åtgärder för att motverka dessa är något som har diskuterats flitigt. Genom att förändra tillvägagångssättet vid ägarbyte, och endast tillåta digitalt ägarbyte, går det att lägga en spärr på personer med fordonsskulder, vilka då inte godkänns, vilket i sin tur leder till att ägarbytet inte kan genomföras. Genom obligatoriska digitala ägarbyten, med möjligheten att spärra ägarbyten till olämpliga nya ägare, försvåras för bilmålvakterna. Vidare finns det en problematik kring arvande av skulder kopplat till begagnade bilar, som motverkas med en digitalisering. Riksdagen bör därför ge regeringen i uppdrag att utreda tillvägagångssättet vid ägarbyten av bil och arbeta fram förslag på ett system där det endast är möjligt att registrera ägarbyte av fordon digitalt.

Utöver det bör en spärr införas för individer med statliga fordonsrelaterade skulder samt en spärr för individer med samordningsnummer att äga mer än ett fordon. Kronofogdemyndigheten bör ges möjlighet att förverka fordon vid försök att kringgå nyägandeförbudet.

71 Certifierade alkomätare

Det behövs många delmål för att uppnå målet gällande nollvisionen. Nykterhet i trafiken är ett sådant viktigt delmål. Att minimera antalet berusade trafikanter på vägarna ska vara en prioriterad åtgärd. Det är förarens eget ansvar att inte framföra ett fordon med otillåten alkoholhalt i kroppen. Det finns hjälpmedel att ta till. En uppsjö av så kallade alkotestare i olika prisklasser finns. Tester visar dock att de billigare alternativen av alkotestare generellt sett inte håller måttet och är opålitliga, vilket kan leda till falsk trygghet för användaren. De apparater som inte håller måttet ska inte kunna säljas. Alla alkomätare som säljs ska därför vara godkända av ett ackrediteringsföretag.

72 Ökade kontroller för minskad miljöpåverkan

Strävan att nå ett långsiktigt hållbart samhälle måste inkludera alla transportsätt och innehålla mer övergripande parametrar såsom konkurrens, tillväxt och globala utsläpp. Specifika transportmedel kan orsaka mer eller mindre miljöpåverkan vid beräkning av en enskild transport. För att minska såväl den nationella som den globala miljöpåverkan måste även det globala koldioxidläckaget tas med i beräkningarna. Reella miljöåtgärder som resulterar i minskade utsläpp är positivt, men att lägga för stor administrativ eller ekonomisk miljöbörd på exempelvis svenska åkerier anser vi snedvrider konkurrensen, minskar svensk tillväxt och riskerar att flytta utsläppen till andra nationer där miljökraven inte är lika hårt kontrollerade. Det förekommer oseriösa och i vissa fall även kriminella utländska aktörer på den svenska marknaden. Detta resulterar i kraftigt ökad miljöpåverkan i form av ökat slitage på våra vägar, större användning av så kallad fuldiesel, ökad nedskräpning, farligt avfall på rastplatser och ökade koldioxidutsläpp. Polisen hittar vid sina kontroller utrustning inkopplad i tunga fordon vars uppgift är att ”släcka ut” Adblue-funktionen, en viktig del av reningsprocessen på Euro 6-fordon där funktionen ska reducera utsläppen av kväveoxider. Listan kan göras lång när det gäller negativa miljöeffekter till följd av fusk med bränsle och reningsfunktioner i fordonen. Med bättre kontroller förbättras miljön och den seriösa transportnäringen skyddas från osund konkurrens.

73 Premiering av reell miljöforskning

Det är positivt att transportnäringen bidrar med egna lösningar genom smarta logistikfunktioner som eliminerar exempelvis tomkörningar och ökar fyllnadsgraden i fordonen. Att premiera logistiklösningar som medverkar till att leveranser sker på tider utanför höga trafiktoppar och övrig teknisk utveckling av fordon och bränsle är eftersträvansvärt. Sverige har i mångt och mycket ett väl utvecklat logistiksystem, men det innebär inte att det är helt optimalt. Det finns alltså mycket som kan göras för att transporter av gods ska bli så energieffektiva som möjligt. Det finns en rad företag som utvecklar logistiklösningar som leder till minskad miljöbelastning. Företagen tar en orimligt stor kostnad för att bidra till en förbättring av vår gemensamma miljö. För att effektivisera och därmed påskynda utvecklingen bör premier utgå till de företag som leder utvecklingen framåt. Forskning och smarta lösningar som leder det viktiga miljöarbetet ska premieras.

74 Alternativa driftsformer (el, vätgas, biobränslen)

Elvägar som laddar batterier under färd kan vara en lösning för tunga fordon som kan underlätta en snabb omställning till fossilfria transporter. I arbetet med att utveckla elvägar för tunga fordon är det viktigt att lyssna på de två stora tillverkarna av tunga fordon i Sverige. Lika viktigt är samarbetet med andra länder, så att det utarbetas gemensamma standarder för tunga transporter. Forskning sker på vätgas, flytande biogas eller mer traditionella dieselliknande bränslen som har sitt ursprung i biomassa. Utvecklingen går fort och fordonen blir allt effektivare. I stadsnära områden kan bilarna med fördel drivas med el, men ute på landsbygdsvägar är fortfarande den traditionella förbränningsmotorn det enda fungerande alternativet. Det viktiga i arbetet med att nå miljöanpassade transporter är att man nyttjar den teknik som lämpar sig bäst för uppdraget och den miljö som fordonet ska verka i. Oavsett val av driftsform ska

miljöeffekten bedömas i ett systemperspektiv. Tunga fordon är gränsöverskridande i avsevärt större omfattning än exempelvis lätta personbilar. Möjligheten till fler alternativa driftsformer för tunga fordon bör därför utredas skyndsamt.

Körkort och körutbildning

75 Villkorat automatväxlade för att sedan uppgraderas till manuell

Svenska körkortsutbildare har uppmärksammat oss på att det är mycket kostsamt för körskolorna att stå med bilar som är både automatväxlade och manuellt växlade. Fler och fler bilar tillverkas idag som automat och framtiden blir inget undantag då batteribilar är enbart automat. Det finns ett förslag som är infört i Tyskland och Frankrike där man har något som heter B197, dvs. att man får villkorat på körkortet att man kör upp med automat och senare kan ta några lektioner med manuell låda för att också kunna få köra manuellt växlade bilar.

76 Beteende

Aggressiv körning blir allt vanligare. Yrkesförare larmar dagligen om incidenter där hårfina marginaler skiljer incidenten från en allvarlig olycka. Den mer aggressiva körstilen är delvis ett resultat av uteblivna repressiva åtgärder i trafikmiljön. Höga hastigheter, omkörning trots mötande trafik samt ignorering av stoppskyltar och trafikljus leder sällan till någon åtgärd eftersom trafikövervakningen i huvudsak sker statistiskt vid en kamera istället för genom polis närvaro. Varje förare som allvarligt bryter mot gällande trafikregler utsätter inte bara sig själv för fara, utan medtrafikanterna riskerar att skadas eller dödas på grund av någon annans likgiltighet inför trafikregler. Redan i tidig ålder, och i en tidig fas av olika körkortsutbildningar, bör medvetenheten gällande beteende i trafiken ökas, i syfte att öka säkerheten på våra vägar.

77 Trafikutbildning grundskolan

För att öka säkerheten i trafiken och öka medvetenheten hos barn behöver enkla moment genomföras redan i grundskolan. Att i tidig ålder få mer kunskap om hur man uppträder, går och cyklar i trafiken är en fördel även om övriga trafikanter alltid ska betrakta barn som just barn. Barn har nytta av denna kunskap senare i livet, när det är dags för moped eller andra körkort. Skolan ska införa enklare trafikutbildningar på schemat.

78 Minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort

Att ta körkort är för många en ekonomiskt betungande utgift, men mycket viktigt för att kunna få ett arbete. Vi ser positivt på möjligheten att övningsköra privat för att få ner totalkostnaden för körkortsutbildning. För att övningsköra privat måste körningen övervakas av någon som genomgått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Introduktionsutbildningen är idag giltig i fem år från den dag utbildningen genomfördes. Idag är det möjligt att vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör. Det utgör ett incitament till en svart sidoinkomst. För att försvåra svart verksamhet är det rimligt att sänka maxantalet handledartillstånd per person vid privat övningskörning till förslagsvis fem stycken. Detta är viktigt för att kvalitetssäkra

utbildningen, men även för att bekämpa de svarta trafikskolorna. Möjligheten att sänka antalet privata handledartillstånd ska utredas.

79 Fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen

Det bör för privatister ligga fler obligatoriska utbildningsmoment i trafikskolor, som då kan stämna av hur utbildningen fortlöper och ge privatisten tips på hur man kan gå vidare för att bli en bättre och säkrare förare. Genom att blanda privat utbildning med trafiklärlärd utbildning får privatister bättre koll på hur långt de har kommit i utbildningen och tips och råd på de moment de behöver öva på. Flera obligatoriska moment ska alltså ingå i körkortsutbildningen.

Det är inte rimligt att Trafikverket ska behöva erbjuda teoriprov på 14 olika språk. I Sverige bör svenska gälla och eventuellt att man kan erbjuda engelska som alternativ till svenskan då många av de större svenska företagen har engelska som koncernspråk.

80 Uppkörningstider för trafikskolor

Alltför många som utbildat sig privat bokar uppkörningstider hos Trafikverket utan att vara klara med sin utbildning. De som kuggas behöver boka fler uppkörningstider. Detta ställer till det för etablerade trafikskolor, eftersom uppkörningstiderna blir allt färre. Trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider då de ganska tidigt i elevens utbildning kan se när i tid de kommer att vara klara för uppkörning.

81 Otillåten trafikskoleverksamhet – ”svarta trafikskolor”

”Svarta trafikskolor” är ett växande problem i hela landet. Det tycks finnas en ökad efterfrågan från nyanlända som behöver körkort och därtill personer som utnyttjar möjligheterna att tjäna pengar på detta. En ”svart” trafikskola skiljer sig från en vanlig trafikskola genom att inte ha de tillstånd som lagarna kräver eller redovisa skatter och avgifter. Det är vanligt att svartåkare använder sig av riktiga körskolebilar, alltså bilar med pedaler även på passagerarsidan. En granskning som SVT Nyheter gjort visar att det finns ett fyrtiotal personer som äger fler än en sådan bil privat, men som varken driver en registrerad körskola eller har tillstånd att arbeta som trafiklärare. Flera av dessa är själva dömda för trafikbrott, som exempelvis fortkörning eller olovlig körning. Den som nyttjar en svart trafikskola riskerar att bli fälld för olovlig körning ifall handledaren saknar handledartillstånd. Dessutom riskerar man att få en utbildning av undermålig kvalitet. Det är emellertid inte bara ett problem med svarta trafikskolor, utan elever kan även betala för genomförd riskutbildning utan att vara närvarande. Det måste finnas någon form av test för att säkerställa att utbildningen har genomgåts och att deltagaren har förstått utbildningen. Möjligheten att bedriva svarta trafikskolor och övrigt fusk gällande körkortsutbildningar ska stoppas.

82 Fler yrkesbehörigheter på samma körkort

En yrkesförare har i regel en rad olika körkort att uppvisa vid en eventuell kontroll. Förutom körkort är det ett förarkort (redovisning kör- och vilotider), YKB, ADR, kranförarkort, truckkort med mera. Det är en ansevärd mängd kort som ska medföras under färd. Det är rimligt att se över möjligheterna att minska antalet kort. En variant är att föra in flera uppgifter på ett enda kort. En möjlighet är att välja samma metod som

flera länder gjort i Europa, där en inpräglad sifferkod på baksidan av körkortet bevisar att innehavaren har avsedd behörighet. En sådan åtgärd minskar hanteringen av kort, liksom miljöeffekterna. Möjligheten att föra in flera behörigheter på samma kort ska ses över.

83 Läkarkontroller

Många personer drabbas av demens eller andra sjukdomar på ålderns höst. Det kan i vissa fall leda till sämre möjligheter att köra bil och i vissa fall även till att en person anses olämplig att framföra ett fordon. Allt färre läkare anmäler dock olämpliga bilförare till Transportstyrelsen. För att rädda oskyldiga människor från att bli skadade, och kanske till och med dödade till följd av olämpliga förare i trafiken, ska möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av äldre körkortsinnehavare ses över. För att värna säkerheten för äldre förare skulle dessutom ett enklare test av förmågan att framföra sitt fordon vara värdefullt. Möjligheten att införa ett enklare test för förare över 75 år ska utredas.

84 Synkontroller

Det utförs endast synkontroll för körkortsinnehavare om denne har tagit körkort för tyngre körkortsbehörigheter. Synen förändras över tid och föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre. Redan vid 40–45 års ålder kan tendenser till försämrad syn uppträda. Vid 60 års ålder har de flesta mer eller mindre förändrad syn och det är därför rimligt att man får göra en synundersökning vid förnyelse av körkort. Möjligheterna att införa en obligatorisk synkontroll även för de lättare körkortsbehörigheterna efter 60 års ålder ska utredas.

85 Förenklad övergång mellan gammalt och nytt intyg för YKB

För förare av tunga fordon med behörigheterna C eller D, krävs i regel ett gällande yrkeskompetensbevis, YKB. Under våren 2020 uppstod en situation där förare riskerade att mista sitt YKB på grund av att antalet utbildningar kraftigt reducerades. Regeringen införde då ett undantag som klarade den akuta krisen. Ett repetitionsprov vart femte år krävs för förnyad behörighet. Med dagens system förnyas YKB i samband med att sista delkursen anmäls av utbildaren. Det leder till att alla drar ut på sista kursen så länge som möjligt och att föraren kan bli stående utan ett giltigt YKB tills kursen är avklarad. För att lösa det problemet vore det bra om man tillämpade samma metod som MSB och de så kallade ADR-intygen.

MSB har ett avsevärt bättre sätt att hantera övergången från ett utgående intyg till det förnyade intyget. Texten nedan är hämtad från MSB:s hemsida. ”Repetitionsprov kan genomföras tidigast tolv månader före intygets utgångsdatum. Vid godkänt provresultat utfärdas ett nytt intyg giltigt i fem år, vars giltighetsperiod ska börja med utgångsdatumet på föregående intyg.” Detta vore ett enkelt och effektivt sätt att lösa övergången från ett gammalt till nytt intyg för YKB.

Fordonsregistrering och dokumentation

86 Övergivna fordon

Ett stort problem med stulna bilar är att de blir stående alltför länge på det ställe där de lämnades av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet, konstaterar att fordonet är stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen. Om en bil blir stående för länge uppstår risken att den blir vandaliserad eller plundrad eller sätts i brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan gjorts på fordonet. Idag är regelverket snårigt och det är inte en självklarhet att ett övergivet fordon kan flyttas av myndigheter. Möjligheten att snabbare forsla bort övergivna fordon ska därför utredas.

87 Upplysning om skuld på fordonet

Idag kan ett begagnat fordon ha skatteskulder som den nya ägaren ärver. Den som har kunskap kan kontrollera om fordonet har skulder, men de som inte har dessa kunskaper kan få en otrevlig överraskning. För att undvika att köpare vid ägarbyte får ärva skulder bör digitalt ägarbyte införas. När säljaren skrivit in sina uppgifter, innan köparen skrivit in sina uppgifter, ges en notis via en applikation om det finns skulder på fordonet. Genom att köparen får uppgifter om eventuella skulder kan priset justeras, alternativt kan köparen dra sig ur köpet. Regeringen bör utreda hur fordonsköpare automatiskt ska få tillgång till fordonets skulder innan köp, antingen via Transportstyrelsens app och/eller på webben.

88 Översyn av vägtrafikregisteravgiften

Det är hög tid att se över vägtrafikregisteravgiften. Vägtrafikregisteravgiften har som syfte att täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. Intäkterna av vägtrafikregistret ska bekosta utveckling och anpassning inom it-området, samt kostnader för tjänster kopplade till vägtrafikregistret, såsom ägarbyten, samt av- och påställning av fordon och kundtjänstverksamheter. Innehavare av bilar, motorcyklar, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpvagnar får årligen betala en avgift till vägtrafikregistret för att dessa har en registreringsskylt. För fordon såsom moped klass I, ett terrängsläp och ett annat terrängmotorfordon eller en tung terrängvagn tas det ut en engångsavgift för registerhållningen. Det bör rimligen finnas en avgift för att nyregistrera ett fordon, men att årligen ta ut en avgift då det mesta sker digitalt är inte befogat. Därför behöver vägtrafikregisteravgiften ses över.

89 Dokumentationshantering vid registrering av äldre fordon

I Sverige finns uppskattningsvis ca 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Det rullande kulturarvet i form av veteranfordon är en viktig del av den svenska kulturen och historien. Vid sidan av det historiska värdet skapas arbetstillfällen runt om i landet då människor lägger ned tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon eller sköta en museiverksamhet. Det blir därför ett problem när till exempel nya regler och avgifter utformas utan hänsyn till de förutsättningar som gäller för historiska fordon. Det är olyckligt och det riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet.

Ett av kraven som vållar problem är att ägaren av ett historiskt fordon, vid avsaknad av ett registreringsbevis i original, eller en av svenskt arkiv vidimerad kopia, ska kunna

uppvisa ett tillverkarintyg. Det är ett intyg som är svårt, ibland till och med omöjligt, för ägaren att kunna få fram. Skälen till att ursprungshandlingar för ett fordon har försvunnit kan vara många. Gränsöverskridande handel, krig, dödsfall och glömska kan ligga bakom att handlingar kommer på villovägar och försvinner. Det finns exempel på fall där fordonsägare kommer i kläm eftersom det inte går att återskapa dokument, trots att det går att visa på andra dokument och handlingar som styrker ägandet. Mot den bakgrunden bör det genomföras en översyn av kraven på dokumentation kring historiska fordon.

90 Skydda känsliga registreringsuppgifter

För att minska stöldrisken av fordon bör möjligheten att söka i trafikregistret ses över. Åtkomsten till fordonsuppgifter bör begränsas, speciellt om det är fråga om exklusiva eller i övrigt eftertraktade fordon. Idag är systemet öppet och man får detaljerade uppgifter om fordonet utan att behöva identifiera sig. Ett effektivt sätt att begränsa möjligheten att söka efter eftertraktade fordon är att den som vill hämta ut en fordonsuppgift måste legitimera sig, exempelvis genom bank-id. En sådan åtgärd skulle begränsa möjligheterna för den som har onda avsikter, samtidigt som ett legitimt bruk av en sådan söktjänst inte hindras.

91 Slopa fordonsskatt för fordon som är avställda kortare tid än 15 dagar

Det är rimligt att fordonsskatt inte ska tas ut för avställda fordon, även om avställningen varar mindre än 15 dagar. För fordon som idag har en fordonsskatt på minst 4 800 kronor per år, exempelvis bussar, lastbilar eller större hyrbilar, krävs det att avställningen varar minst 15 dagar för att återbetalning ska kunna ske. Att ställa av fordonen när de inte används minskar även försäkringskostnaderna och är en nödvändig åtgärd för företagen i dagsläget, när man kämpar för att återhämta sig i pandemins spår, men samtidigt så vill företagen kunna möta det fåtal uppdrag som dyker upp, ofta med kort varsel. I dagsläget kan, i extremfallet, ett fordon användas två dagar i månaden och företaget måste ändå betala hela fordonsskatten. Det är inte rimligt i den situation som många företag just nu befinner sig i.

För att underlätta för de företag som drabbats hårt av pandemin bör kravet på avställning i minst 15 dagar slopas för de fordon som används i yrkesmässig trafik. Regeringen bör skyndsamt utreda möjligheten att slopa kravet på minst 15 dagars avställning.

92 inför ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga

Att möjliggöra en ökad tillgänglighet och full delaktighet i samhället för personer med funktionsnedsättning är en fråga som aldrig får glömmas bort. Möjligheten att transportera sig i en egen bil är därför också en av möjligheterna till ökad delaktighet i samhället, men det är inte alltid helt enkelt för funktionsnedsatta. För att möjliggöra för rörelsehindrade att enklare kunna använda sig av en egen bil finns därför särskilda parkeringstillstånd och reserverade parkeringsplatser, vilket anges i trafikförordningen (1998:1276). I flera år har det dock framkommit uppgifter om att dessa har missbrukats och att personer som inte lider av en funktionsnedsättning använt sig av systemet. Det aktuella tillståndet kan idag utfärdas både till de funktionsnedsatta som själva framför

ett fordon och till andra rörelsehindrade som regelbundet behöver hjälp av föraren utanför fordonet.

Under åren har det gradvis skett förbättringar avseende motverkandet av fusk, men det finns fortfarande mycket kvar att göra som att exempelvis skapa en nationell samordning av parkeringstillstånd. Riksdagen bör därför ge regeringen i uppgift att införa ett nationellt register för parkeringstillstånd för personer med nedsatt rörelseförmåga.

93 Registreringsskylt på snöskoter

Snöskotern är ett terrängfordon med band och skidor, avsett att framföras i snö. Snöskotern används såväl som ett arbetsredskap som för rekreation. Snöskotern har, i likhet med andra motorfordonstyper, genomgått en omfattande utveckling till både funktion och utseende över tid. En utveckling som dessutom i minst ett avseende har gett upphov till problem då lagstiftningen inte är anpassad till hur fordonstypen idag vanligtvis är formgiven och konstruerad. Av 3 kap. 6 § förordning (2019:383) om fordons registrering och användning, framgår det att på ett terrängmotorfordon ska registreringsskylten placeras framtill. I samma paragraf stipuleras också att registreringsskylten kan placeras på annan lämplig plats om det medför en avsevärd olägenhet att ha den placerad framtill. Vad som är en avsevärd olägenhet beskrivs emellertid inte.

Andra lagrum reglerar hur registreringsskyltar ska vara beskaffade och krav på deras läslighet. Exempelvis så får registreringsskyltar inte vara vinklade, ligga dolda i fönstret eller ha ändrade siffror och bokstäver. De får heller inte vara manipulerade i form, t.ex. klippta i två delar. Allt som kan uppfattas som en form av försämring av läsbarheten är att betrakta som ett lagbrott, oavsett om det sker avsiktligt eller inte.

Den typ av registreringsskylt som är avsedd för snöskoter är sedan ett antal år enradig och av självhäftande typ. I samband med att denna skylttyp infördes ändrades emellertid också regelverket kring var på snöskotern registreringsskylten ska vara placerad. Tidigare lagstiftning medgav att registreringsskylten kunde placeras på snöskoterns bandtunnel som också, i de allra flesta fall, erbjuder den största plana ytan på fordonstypen.

Moderna snöskotrars utformning är sådan att det ofta är mycket svårt, eller rent av omöjligt, att placera en registreringsskylt framtill. Detta leder till att många snöskoteråterförsäljare och fordonsägare placerar registreringsskylten efter bästa förmåga även om det i många fall i strikt mening är i strid med det lagen föreskriver. Följaktligen är det också många skoterförare som årligen bötfälls av polisen för att registreringsskylten på deras fordon inte är korrekt placerad, och oklarhet kring vad som kan anses vara en avsevärd olägenhet tycks råda.

Då snöskotern är en fordonstyp som endast undantagsvis framförs på allmän väg torde en placering av registreringsskylten på bandtunneln inte ge upphov till några problem. Registreringsskylt på snöskoter behöver nämligen inte kunna avläsas av vare sig kameror i ATK-systemet eller de kameror som är avsedda för uttag av trängselskatt och infrastrukturavgift.

Med anledning av ovanstående bör riksdagen ställa sig bakom att man på snöskoter även bör tillåta att registreringsskylt placeras på sidan av bandtunneln och tillkännage detta för regeringen.

Thomas Morell (SD)

Rashid Farivar (SD)

Jimmy Ståhl (SD)

Patrik Jönsson (SD)