



## Trafiksäkerhet

---

### Sammanfattning

Utskottet föreslår att riksdagen avslår yrkanden i motioner om bl.a. trafiksäkerhetsarbetet, insatser mot alkohol vid bilkörning, vinterdäck, hastighetsbegränsningar, förarutbildning, hälsofrågor och sommartid. Motionsyrkandena avstyrks främst med hänvisning till vidtagna åtgärder och pågående beredningsarbete. Utskottet framhåller att det ser positivt på utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och välkomnar nystarten för nollvisionen. Utskottet lyfter bl.a. fram att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färsätten och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas och att nollvisionen också omfattar tunga fordon och trafiksäkerheten vid vinterväglag.

I betänkandet finns 25 reservationer (M, SD, C, L, KD).

#### *Behandlade förslag*

Cirka 140 yrkanden i motioner från allmänna motionstiden 2017/18.

# Innehållsförteckning

Utskottets förslag till riksdagsbeslut .....	4
Redogörelse för ärendet .....	10
Ärendet och dess beredning.....	10
Utskottets överväganden.....	11
Trafiksäkerhetsarbetet .....	11
Vissa frågor om vägars utformning och användning .....	28
Insatser mot alkohol vid bilkörning .....	36
Kommunikationsutrustning och körning .....	47
Vissa frågor om vinterdäck .....	51
Vinterdäck på tunga fordon .....	57
Hastighetsbegränsningar.....	60
Trafiksäkerhet vid vägarbeten .....	72
Trafik- och hastighetsövervakning .....	78
Förarutbildning .....	85
Körkortsbehörigheter.....	100
Uppvisande av giltigt körkort .....	103
Hälsofrågor.....	108
Kompetenskrav för utryckningsförare .....	119
Bälten och bilbarnstolar.....	124
Trafikkorsningar .....	127
Reflexer .....	130
Ridvägar .....	132
Sommartid året om .....	134
Reservationer .....	140
1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (SD).....	140
2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C) .....	141
3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (L) .....	142
4. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (M) .....	143
5. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (SD) ...	143
6. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (KD) ...	145
7. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 3 (C).....	146
8. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 3 (KD).....	147
9. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (M, C, L) .....	148
10. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (SD) .....	149
11. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (M, C) .....	151
12. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (SD) .....	152
13. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (L) .....	153
14. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (KD) .....	154
15. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 (M).....	156
16. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 (SD) .....	157
17. Trafik- och hastighetsövervakning, punkt 9 (SD).....	158
18. Förarutbildning, punkt 10 (M, C, L, KD) .....	160
19. Förarutbildning, punkt 10 (SD) .....	162
20. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 12 (M).....	164
21. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 12 (SD) .....	165
22. Hälsofrågor, punkt 13 (SD) .....	166
23. Hälsofrågor, punkt 13 (C).....	168
24. Ridvägar, punkt 18 (L) .....	169

25. Sommartid året om, punkt 19 (C, KD) .....	170
Särskilda yttranden .....	172
Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (L) .....	172
Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (L).....	172
Förarutbildning, punkt 10 (L) .....	173
Hälsofrågor, punkt 13 (L) .....	173
Trafikkorsningar, punkt 16 (L) .....	173
Sommartid året om, punkt 19 (L) .....	174
Förteckning över behandlade förslag.....	175
Motioner från allmänna motionstiden 2017/18 .....	175
<i>Tabell</i>	
Tabell 1 Antal omkomna per trafikslag .....	14

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Trafiksäkerhetsarbetet

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,

2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 9,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 7 och 10 samt

2017/18:3526 av Josef Fransson (SD) yrkande 2.

*Reservation 1 (SD)*

*Reservation 2 (C)*

*Reservation 3 (L)*

## 2. Vissa frågor om vägars utformning och användning

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 6–9,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 1,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32.

*Reservation 4 (M)*

*Reservation 5 (SD)*

*Reservation 6 (KD)*

## 3. Insatser mot alkohol vid bilkörning

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:143 av Said Abdu (L),

2017/18:221 av Said Abdu (L),

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 5,

2017/18:2125 av Lena Asplund (M),

2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,

2017/18:2691 av Thomas Strand (S),

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 10,

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 8, 11, 14 och 33.

*Reservation 7 (C)*

*Reservation 8 (KD)*

## 4. Kommunikationsutrustning och körning

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1244 av Margareta Cederfelt (M),  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 3,  
2017/18:1695 av Stina Bergström (MP) och  
2017/18:1699 av Jan Lindholm (MP).

## 5. Vissa frågor om vinterdäck

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:511 av Lars Beckman (M),  
2017/18:512 av Lars Beckman (M),  
2017/18:538 av Julia Kronlid (SD),  
2017/18:1016 av Lotta Finstorp (M),  
2017/18:1508 av Lars Beckman (M),  
2017/18:1536 av Lars Beckman (M),  
2017/18:2327 av Cecilia Widegren (M),  
2017/18:3666 av Edward Riedl (M) och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29.

*Reservation 9 (M, C, L)*

*Reservation 10 (SD)*

## 6. Vinterdäck på tunga fordon

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2,  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,  
2017/18:2692 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S),  
2017/18:2848 av Rickard Nordin (C),  
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 15 och 16 samt  
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13.

*Reservation 11 (M, C)*

*Reservation 12 (SD)*

*Reservation 13 (L)*

*Reservation 14 (KD)*

## 7. Hastighetsbegränsningar

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:708 av Anna Wallén (S),  
2017/18:998 av Carl-Oskar Bohlin (M),  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 4,  
2017/18:2420 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,  
2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1–3,  
2017/18:3457 av Lars Beckman (M),  
2017/18:3669 av Edward Riedl (M) yrkandena 1 och 2 samt  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 30 och 31.

*Reservation 15 (M)*

*Reservation 16 (SD)*

**8. Trafiksäkerhet vid vägarbeten**

Riksdagen avslår motionerna  
 2017/18:400 av Jan Ericson (M),  
 2017/18:797 av Teresa Carvalho m.fl. (S),  
 2017/18:867 av Lawen Redar (S),  
 2017/18:1325 av Edward Riedl (M),  
 2017/18:1362 av Magnus Manhammar (S) och  
 2017/18:3905 av Betty Malmberg (M).

**9. Trafik- och hastighetsövervakning**

Riksdagen avslår motionerna  
 2017/18:1303 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar  
 Johnsson (båda M),  
 2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 12,  
 2017/18:2398 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och  
 2017/18:2651 av Karin Svensson Smith och Lorentz Tovatt (båda MP)  
 yrkandena 1–4.

*Reservation 17 (SD)*

**10. Förarutbildning**

Riksdagen avslår motionerna  
 2017/18:73 av Markus Wiechel (SD),  
 2017/18:816 av Yilmaz Kerimo (S),  
 2017/18:848 av Monica Green (S),  
 2017/18:963 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),  
 2017/18:2247 av Jan Ericson (M),  
 2017/18:2277 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas  
 Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2,  
 2017/18:2397 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),  
 2017/18:3207 av Lars Beckman (M),  
 2017/18:3323 av Boriana Åberg (M),  
 2017/18:3661 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1–3,  
 2017/18:3664 av Lotta Olsson (M),  
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 30–32,  
 2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 25, 27 och 33  
 samt  
 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 14.

*Reservation 18 (M, C, L, KD)*

*Reservation 19 (SD)*

**11. Körkortsbehörigheter**

Riksdagen avslår motionerna  
 2017/18:193 av Markus Wiechel (SD),  
 2017/18:648 av Lars Beckman (M),  
 2017/18:2801 av Ida Drougbe och Erik Bengtzboe (båda M),

2017/18:3208 av Lars Beckman (M) och  
2017/18:3506 av Johan Hedin (C) yrkande 3.

## 12. Uppvisande av giltigt körkort

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:832 av Thomas Finnborg (M),  
2017/18:880 av Adam Marttinen och Patrick Reslow (SD, -) yrkande 26,  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 11,  
2017/18:1779 av Anders Hansson (M),  
2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,  
2017/18:3662 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 28.

*Reservation 20 (M)*

*Reservation 21 (SD)*

## 13. Hälsofrågor

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:27 av Johan Hultberg (M),  
2017/18:309 av Stefan Jakobsson (SD),  
2017/18:415 av Barbro Westerholm (L),  
2017/18:425 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),  
2017/18:630 av Penilla Gunther (KD),  
2017/18:977 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C),  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,  
2017/18:2048 av Lena Asplund (M),  
2017/18:2113 av Emma Hult (MP),  
2017/18:2424 av Lorentz Tovatt (MP),  
2017/18:2781 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) och  
2017/18:3732 av Betty Malmberg (M) yrkandena 1–3.

*Reservation 22 (SD)*

*Reservation 23 (C)*

## 14. Kompetenskrav för utryckningsförare

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:1811 av Lars-Axel Nordell (KD) yrkandena 1 och 2 samt  
2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 8.

## 15. Bälten och bilbarnstolar

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:248 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson  
(båda M),  
2017/18:646 av Lars Beckman (M) och  
2017/18:2161 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S).

**16. Trafikkorsningar**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:464 av Finn Bengtsson (M),

2017/18:1575 av Johnny Skalin (SD),

2017/18:2058 av Markus Wiechel (SD) yrkandena 1 och 2,

2017/18:3392 av Erik Bengtzboe (M),

2017/18:3475 av Per Åsling (C) yrkande 4 och

2017/18:3534 av Johnny Skalin (SD).

**17. Reflexer**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:82 av Sara-Lena Bjälkö (SD),

2017/18:650 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M) och

2017/18:971 av Kerstin Lundgren (C).

**18. Ridvägar**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:404 av Bengt Eliasson och Said Abdu (båda L) yrkande 10 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 26.

*Reservation 24 (L)*

**19. Sommartid året om**

Riksdagen avslår motionerna

2017/18:428 av Christina Örnebjär (L),

2017/18:453 av Tuve Skånberg (KD),

2017/18:653 av Lotta Finstorp (M),

2017/18:1790 av Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C),

2017/18:2330 av Cecilia Widegren (M) och

2017/18:2644 av Stefan Nilsson m.fl. (MP).

*Reservation 25 (C, KD)*



Stockholm den 15 mars 2018

På trafikutskottets vägnar

*Karin Svensson Smith*

Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Karin Svensson Smith (MP), Jessica Rosencrantz (M), Pia Nilsson (S), Suzanne Svensson (S), Edward Riedl (M), Lars Mejern Larsson (S), Tony Wiklander (SD), Sten Bergheden (M), Leif Pettersson (S), Boriana Åberg (M), Per Klarberg (SD), Nina Lundström (L), Emma Wallrup (V), Robert Halef (KD), Johan Andersson (S), Teres Lindberg (S) och Daniel Bäckström (C).

# Redogörelse för ärendet

## Ärendet och dess beredning

I detta betänkande behandlar utskottet 145 motionsyrkanden om trafiksäkerhet och sommartid från allmänna motionstiden 2017/18. En förteckning över de förslag som behandlas redovisas i bilaga 1.

I samband med beredningen av ärendet informerade företrädare för Trafikverket vid utskottssammanträdet den 13 februari 2018 om förarprovsverksamheten.

Tidigare under riksdagsåret behandlade utskottet frågor om trafiksäkerhet och cykling i betänkandet Cykelfrågor (bet. 2017/18:TU5).

# Utskottets överväganden

## Trafiksäkerhetsarbetet

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet hänvisar till genomförda insatser och ser positivt på utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet liksom nystarten för nollvisionen. Utskottet välkomnar ett ökat fokus på olika grupper av oskyddade trafikanter och betonar särskilt vikten av att barn fortsätter att prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet anser också att ny teknik ger en möjlighet att öka säkerheten i trafiken.

Jämför reservation 1 (SD), 2 (C) och 3 (L).

### Bakgrund

#### *Trafiksäkerhetspolitiska mål*

Riksdagen beslutade hösten 1997 att godkänna ett långsiktigt mål för trafiksäkerheten som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportområdet (nollvisionen) och att vägtransport-systemets utformning och funktion anpassas till de krav som följer av detta (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Beslutet om nollvisionen innebär inte att alla olyckor som leder till egendomsskador eller lindriga personskador måste elimineras. I propositionen där nollvisionen föreslogs underströk den dåvarande regeringen att visionen anger inriktningen och det långsiktiga målet för trafiksäkerhetsarbetet och att ansvaret för trafiksäkerhetsarbetet bör delas mellan trafikanterna och de offentliga och privata organ som ansvarar för utformning och drift av olika delar av vägtransportsystemet samt dem som ansvarar för olika stödsystem för en säker vägtrafik. Det betonades att systemutformarna alltid bör ha det yttersta ansvaret för vägtransport-systemets hela säkerhetsnivå men att trafikanterna liksom tidigare är skyldiga att visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken och att följa trafikreglerna. Vidare angavs att om trafikanterna inte tar sin del av ansvaret – på grund av exempelvis bristande kunskap, acceptans eller förmåga – eller om personskador uppstår eller riskerar att uppstå av andra orsaker, måste systemutformarna vidta ytterligare åtgärder för att motverka att människor dödas eller skadas allvarligt.

I augusti 2016 lanserade regeringen en inriktning för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet under namnet Nystart för nollvisionen. Det handlar inte i första hand om nya satsningar utan om att befintliga resurser och verktyg ska användas mer effektivt. Den ska vara vägledande för kommande års prioriteringar och satsningar inom trafiksäkerhetsområdet. Förutom att nystarten

ska stärka redan etablerade och fungerande åtgärder och verksamheter som syftar till att skapa säker trafik pekas ett par områden ut där nya insatser bedöms som särskilt viktiga.

Riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Riksdagen har också beslutat om funktionsmålet om tillgänglighet och hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. Riksdagen beslutade hösten 2012 om en revidering av hänsynsmålet som innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa (prop. 2012/13:1, bet. 2012/13:TU1, rskr. 2012/13:118).

Riksdagen fastställde i maj 2009 ett etappmål för trafiksäkerhetsutvecklingen som anger att antalet omkomna bör halveras mellan 2007 och 2020 och att antalet allvarligt skadade bör minskas med 25 procent (prop. 2008/09:93, bet. 2008/09:TU14, rskr. 2008/09:257). Det innebär en minskning till högst 220 omkomna och högst 4 122 allvarligt skadade 2020.

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

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

### *Trafiksäkerhetsutvecklingen*

Enligt preliminär statistik från Transportstyrelsen omkom 254 personer på väg i Sverige under 2017. Det är en minskning från 2016 då 270 personer omkom i vägtrafiken. Under 2017 omkom 148 bilförare och bilpassagerare i olyckor på väg, jämfört med 151 omkomna 2016. Av de omkomna bilisterna hade 136 färdats i personbil, övriga i buss eller lastbil. Den vanligaste olyckstypen bland omkomna bilister var singelolyckor med 79 omkomna följt av mötesolyckor med 44 omkomna. Under 2017 omkom 35 motorcyklister. Det är något färre

jämfört med 2016 då 36 motorcyklister omkom. Av dessa omkom 16 i singelolyckor och 15 i kollision med personbil eller lastbil. Det var 24 cyklister som omkom under 2017, jämfört med 22 omkomna 2016. Under 2017 omkom 36 fotgängare efter att ha blivit påkörda av motorfordon. Av dessa var två barn under 18 år, och 21 personer var 65 år eller äldre.

Under 2016 skedde 243 olyckor med dödlig utgång. I varje olycka omkom mellan en och fem personer, och sammanlagt omkom 270 personer i vägtrafikolyckor (205 män och 65 kvinnor). Mellan åren 2000 och 2016 minskade enligt Trafikanalys antalet omkomna totalt med 54 procent. Antalet omkomna minskade i samtliga trafikantgrupper, mest bland bilister (–64 procent) och minst bland motorcyklister (–8 procent). Regeringen konstaterar i budgetpropositionen för 2018 att den positiva utvecklingen av vägtrafiksäkerheten har stagnerat sedan 2010. Stagnationen är tydligast inom biltrafiken på statliga vägar med hastigheter mellan 70 och 90 km/tim, där antalet omkomna i singelolyckor inte längre minskar. Tidigare omkom flest människor på den delen av vägnätet i mötesolyckor, men singelolyckor är nu nästan lika vanliga. Utvecklingen ligger enligt regeringen inte i linje med vad som är nödvändigt för att nå målet om maximalt 220 omkomna till 2020.

Av de 270 omkomna under 2016 dog enligt Trafikanalys en majoritet (185 personer) i olyckor utanför tätbebyggt område. Vanligaste hastighetsgränsen på olycksvägen var 70 km/tim. Det var mycket få som omkom på vägar med de högsta hastigheterna, som motorvägar och motortrafikleder. De flesta omkom i olyckor i dagsljus och/eller på torra vägar. Under 2016 omkom 152 förare av motorfordon, och av dem var åtminstone 33 förare (22 procent) rattfulla eller grovt rattfulla.

Ungefär 4 600 personer skadades allvarligt i vägtrafiken 2016 (varav 2 552 kvinnor och 2 030 män). Det hade inte skett någon egentlig minskning av antalet allvarligt skadade sedan 2010. Utvecklingen bedöms enligt regeringen leda till att målet inte nås. Den största enskilda trafikantgrupp som blir allvarligt skadad är cyklister, men den tidigare trenden med ett ökat antal skadade cyklister har avstannat. Under 2016 skadades ca 2 100 cyklister allvarligt.

Av dem som omkom i vägtrafiken under 2016 var en knapp fjärdedel 0–24 år, en fjärdedel 25–44 år, en fjärdedel 45–64 år och en dryg fjärdedel 65 år eller äldre. Antalet barn i åldern 0–17 år som omkom i vägtrafiken under 2016 var 12 (9 pojkar och 3 flickor), varav 8 var oskyddade trafikanter. Antalet omkomna barn har mer än halverats de senaste tio åren.

Den största trafikantgruppen bland de omkomna 2016 var bilister (151 omkomna), följt av gående (42 omkomna) och motorcyklister (36 omkomna). De allra flesta bilister som omkom färdades i personbil. Under 2016 omkom en person i buss (en passagerare) och 12 personer i lastbil.

De som inte färdas i bil brukar kallas oskyddade trafikanter. Deras andel bland de omkomna var ca 30 procent runt år 2000 men har enligt Trafikanalys sedan dess ökat och var 2016 nära 50 procent. Under 2016 omkom 22 cyklister (18 män och 4 kvinnor), vilket var fler än 2015 då 17 cyklister omkom. Totalt

42 fotgängare (24 män och 18 kvinnor) omkom i kollision med motorfordon under 2016, vilket var betydligt fler än 2015. Åtta mopedister (samtliga män) omkom under 2016, vilket var tre fler än 2015. Under 2016 omkom 36 personer på motorcykel (samtliga män), jämfört med 44 under 2015. Av de personer som omkom på motorcykel omkom 22 i singelolyckor, 10 i kollision med motorfordon och 4 i viltolyckor.

**Tabell 1 Antal omkomna per trafikslag**

*Vägtrafik, bantrafik, sjöfart och luftfart 2009–2016*

År	Vägtrafik	Bantrafik	Sjöfart	Luftfart linjeflyg	Luftfart allmänflyg
2009	358	91	40	0	3
2010	266	124	29	0	2
2011	319	94	44	0	3
2012	285	117	22	0	12
2013	260	117	40	0	5
2014	270	110	25	0	1
2015	259	118	34	0	6
2016	270	89	28	2	1

*Källa:* Proposition 2017/18:1 utg.omr. 22 och Trafikanalys. *Vägtrafik:* antal omkomna exkl. suicid, med undantag för 2009 då suicid ingår. Förutom de som dödades i olyckor omkom 31 personer i självmord i vägtrafiken under 2016. *Bantrafik:* antal omkomna inkl. suicid (2016 omkom 14 personer i olyckor och 75 personer i självmord).

Inom hela EU omkom under 2016 ungefär 25 500 personer i vägtrafiken. Om man mäter trafiksäkerhet i antalet omkomna per miljon invånare ligger Sverige enligt Trafikanalys på första plats som Europas trafiksäkraste land. Efter Sverige med 27 omkomna per miljon invånare följer Storbritannien (28), Nederländerna (33) samt Danmark och Spanien (båda 37).

## Motionerna

Per Klarberg m.fl. (SD) betonar i kommittémotion 2017/18:1590 att Sverige länge har varit en pionjär när det gäller trafiksäkerhet och att nyckeln till framgång har varit nollvisionen. Motionärerna konstaterar att dödsolyckor och allvarliga skador med barn inblandade tyvärr är alltför vanligt förekommande, särskilt i samband med på- och avstigningar från skolskjuts. Det nuvarande varselsystemet med gult blinkande ljus på skolskjutsskylten ger inte önskvärd effekt. Motionärerna efterfrågar därför ett förbud mot att köra om en stillastående skolskjuts (yrkande 10).

I motion 2017/18:2417 i denna del konstaterar Lorentz Tovatt (MP) att fart, alkohol och slarvig körning dödar i trafiken. Motionären konstaterar att det pågår en snabb teknikutveckling på området och redan nu finns teknik som tvingar bilen att hålla hastighetsgränsen och som automatiskt kan bromsa bilen när det krävs. Motionären efterfrågar därför att regeringen ska komma med förslag om att införa obligatoriska hastighetshållare och autobroms i alla ny-registrerade bilar.

I motion 2017/18:2746 konstaterar Karin Svensson Smith (MP) att tidsvinst ofta anges som ett motiv för att anlägga en ny väg eller att bygga om en befintlig väg. Men tidsvinsten för dem som begagnar sig av vägen ställs inte i relation till den tidsförlust som görs när människor mister livet i trafikolyckor. Den som mister livet på vägarna förlorar i genomsnitt 33,5 år av sitt återstående liv. Motionären efterfrågar därför att Trafikanalys ges i uppdrag att analysera och föreslå en förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst till följd av en väginvestering ställd i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken (yrkande 9).

I motion 2017/18:2862 uppmärksammar Rickard Nordin (C) att många olyckor i stadsmiljö sker mellan cyklister och tunga fordon. De tunga fordonens förare har ofta svårt att se cyklister, dels för att de sitter högt upp, dels för att det finns en död vinkel. Motionären menar att tekniken för att radera ut den döda vinkeln finns och efterfrågar därför att det ska ställas krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon (yrkande 2).

Nina Lundström m.fl. (L) betonar i kommittémotion 2017/18:3462 att nollvisionen innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet. Motionärerna menar att det finns enkla åtgärder som kan leda till färre olyckor. Oskyddade trafikanter såsom cyklister drabbas. Reglerna i trafikförordningen om väjningsplikten bör ses över, och uppkomsten av döda vinklar måste förebyggas. Regelverken och utformningen av vägmärkingar behöver en översyn eftersom ökad tydlighet i reglerna underlättar tillvaron för alla trafikanter och de oskyddade trafikanterna värnas bättre. Nollvisionen bör även omfatta kollektivtrafiken, och trafiksäkerheten bör även gälla vägar som klassas som länsvägar. Möjligheten att ta sig till en busshållplats under säkra förhållanden är viktig, inte minst för skolbarn. Motionärerna efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen (yrkande 24 i denna del).

I motion 2017/18:3474 konstaterar Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) att det finns farliga beteenden som bör beivras. En sådan sak är när bilar ligger alltför nära bilen framför. Polisen eller någon annan myndighet bör få i uppgift att utveckla en metod för att lättare kunna bötfälla den som gör sig skyldig till den typen av trafikförseelse. Motionärerna efterfrågar ett tydliggörande i lagen när det gäller framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra (yrkande 7). Vidare pekar motionärerna på den tekniska utvecklingen inom bl.a. trafikpolisier och trafiksäkerhetshöjande teknik. Polisen eller någon annan myndighet bör få ett brett uppdrag att se hur olika tekniklösningar kan tillämpas för att höja säkerheten på svenska vägar, t.ex. automatisk fordonsvägning. Motionärerna efterfrågar därför en utredning av en tekniksatsning för ökad trafiksäkerhet (yrkande 10).

I motion 2017/18:3526 uppmärksammar Josef Fransson (SD) värdet av motorsport och motorhobby. Motionären menar att ett aktivt motorutövande bidrar till att man blir en bättre förare i trafiken. Om fler människor får möjlighet att lära sig hantera ett motorfordon från grunden skulle trafiksäkerheten

öka. Motionären efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande (yrkande 2).

## Utskottets ställningstagande

### *Målen för trafiksäkerhetsarbetet*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att riksdagen har beslutat att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning i hela landet. Till det övergripande målet finns ett hänsynsmål som anger att transport-systemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Utskottet vill betona att denna målsättning är grundläggande för arbetet med trafiksäkerhet. Utgångspunkten ska vara att vägtransportssystemet ska vara utformat så att det tar hänsyn till att människor begår misstag, samtidigt som det är viktigt att trafikanternas eget ansvar lyfts fram.

Utskottet vill i sammanhanget lyfta fram att Trafikverket och Transportstyrelsen 2016 genomförde en översyn av nuvarande etappmål och indikatorer för trafiksäkerhet. Översynen omfattade även en analys av ett nytt etappmål till 2030. Analysen pekade på att etappmålet bör vara att antalet omkomna i trafikolyckor ska minska med minst 50 procent mellan 2020 och 2030, antalet omkomna i självmord bör minska med minst 50 procent och antalet allvarligt skadade i dels trafikolyckor, dels fallolyckor bör minska med minst 25 procent. Åtgärder som syftar till att minska antalet dödsfall bland oskyddade trafikanter bör prioriteras. Utskottet konstaterar vidare att Trafikanalys tog fram en rapport 2017 om ny målstyrning för trafiksäkerheten. I rapporten ser Trafikanalys i huvudsak två svårigheter med Trafikverkets och Transportstyrelsens förslag från 2016: dels vet man inte förrän 2020 vad målnivån 2030 skulle bli i antal omkomna, dels är målnivån betydligt mer visionär än realistisk. Den samlade bedömningen från Trafikanalys var att förslaget om en halvering från 2020 till 2030 inte är realistisk sett till vilka åtgärder och resurser som skulle krävas. Trafikanalys bedömde att ett etappmål bör vara ett realistiskt och nåbart komplement till den långsiktigt syftande nollvisionen. Att etappmål som ställts upp gång på gång inte uppnås minskar trovärdigheten och därmed deras styrande och motiverande verkan. Trafikanalys förordade därför sitt tidigare förslag om en halvering av antalet omkomna mellan 2015 och 2030. För allvarligt skadade på väg föreslog Trafikanalys en minskning med 25 procent 2015–2030. I Trafikanalys måluppföljning bedömdes att målet bara är några procent bort och möjligt att nå till 2020.

Utskottet påminner vidare om att det nu har gått drygt 20 år sedan riksdagen beslutade om nollvisionen. Beslutet innebar en ny inriktning av trafiksäkerhetsarbetet där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten är att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransport-systemet. Det innebär bl.a. att vägar, gator och fordon ska anpassas och



utformas efter människans förutsättningar. Ansvaret för trafiksäkerheten delas mellan dem som utformar och dem som använder transportsystemet. Utformarna har det yttersta ansvaret för säkerheten.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att mycket har hänt sedan 1997 års beslut om nollvisionen. Cirkulationsplatser, mitträcken, alkolås och trafiksäkerhetskameror är några av de innovationer som har höjt säkerheten på vägarna. Utskottet konstaterar att insatserna har gett resultat men att den positiva utvecklingen nu inte går lika snabbt som tidigare. Detta innebär att det behövs ett än mer målinriktat arbete för att fortsätta minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken.

Utskottet välkomnar därför regeringens nystart för nollvisionen och inriktningen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet delar regeringens syn på fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet och att utformningen och underhållet av väginfrastruktur och trafikmiljöer bör anpassas bättre till oskyddade trafikanter. Det är viktigt att i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppen för att vidta åtgärder anpassade efter detta.

Utskottet välkomnar vidare att Trafikverket sedan hösten 2016 har fått ett tydligt ansvar för arbetet med nollvisionen. Trafikverket ska sammankalla till och leda övergripande samverkan i trafiksäkerhetsarbetet som syftar till att uppnå nollvisionen inom vägtrafikområdet. Utskottet menar att ett systematiskt arbete mot målen och samverkan mellan aktörer är av central betydelse, liksom att målen följs upp och analyseras årligen. För att målen ska nås behöver arbetet bli mer åtgärdsinriktat och i högre grad än tidigare inkludera ett regionalt perspektiv. Att minska antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken till följd av trafikolyckor är ett viktigt bidrag till att minska transportsystemets negativa hälsokonsekvenser.

Trafikolyckor bedöms av Världshälsoorganisationen (WHO) vara den femte vanligaste dödsorsaken i världen 2030. Utskottet framhåller att det svenska trafiksäkerhetsarbetet enligt nollvisionen har uppmärksammats av bl.a. internationella institutioner som FN och EU, och att den internationella efterfrågan på svensk kunskap och svenska erfarenheter är stor. Utskottet vill starkt framhålla att svenskt trafiksäkerhetsarbete utgör ett viktigt bidrag till att nå FN:s mål för hållbar utveckling. Utskottet välkomnar därför att Sverige fortsätter att delta aktivt i det internationella arbetet med att utveckla det globala trafiksäkerhetsarbetet och att regeringen avser att fortsätta att stärka och systematisera arbetet med att sprida svensk trafiksäkerhet i världen.

### *Insatser för ökad trafiksäkerhet*

Utskottet kan konstatera att under 2017 omkom 254 personer på väg i Sverige. Det är en minskning från 2016 då 270 personer omkom i vägtrafiken. Antalet omkomna 2017 är därmed det lägsta i modern tid, även om det ännu inte går att se någon avvikelse från de senaste årens stagnation i antalet omkomna på

väg. Utskottet kan konstatera att det därmed är en utmaning att nå etappmålet om högst 220 omkomna till 2020.

När det gäller målet för antalet allvarligt skadade personer kan utskottet konstatera att på grund av större bortfall fr.o.m. 2013 av polisens inrapportering av olyckor med svåra och lindriga personsador är det svårt att följa upp målet. Utskottet vill betona att tillförlitlig statistik över skador och olyckor inom vägtransportsystemet är av avgörande betydelse för uppföljning, utvärdering, kvalitetssäkring och forskning om utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet välkomnar därför att regeringen avser att fortsätta att se över hur Transportstyrelsens olycksdatabas Strada ska regleras och organiseras. Regeringen uppdrog i oktober 2017 åt Transportstyrelsen att föreslå en finansieringsmodell för informationsutbyte av grunddata kopplat till Strada och för rapportering till Strada. I arbetet ska det pågående arbetet med avgiftsfritt tillhandahållande av grundläggande registerinformation beaktas såväl för statliga myndigheter som för kommuner och landsting, liksom huruvida ersättning för inrapportering till Strada bör ges vid avgiftsfritt tillhandahållande av registerinformation.

Utskottet vill framhålla att det genomförs en rad olika insatser för att nå målet. Inom Trafikverket sker en kraftsamling på trafiksäkerheten, där de prioriterade områdena är oskyddade trafikanter, hastighetsefterlevnad och nykterhet. En viktig del i arbetet med en nystart för nollvisionen är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i vägtrafiken eftersom de är särskilt utsatta. I gruppen oskyddade trafikanter ingår även de som kör moped eller motorcykel. Utskottet vill starkt betona att det är viktigt att utformningen och underhållet av väginfrastruktur och trafikmiljöer anpassas bättre till alla oskyddade trafikanter. Kommunernas fortsatta bidrag i detta arbete är därför avgörande för arbetets framgång. Utskottet vill vidare peka på att det behövs ett ökat fokus på trafikanternas ansvar att följa reglerna, särskilt för att minska rattfylleri och hastighetsöverträdelser. Utskottet återkommer till dessa frågor i de efterföljande avsnitten. Det är också positivt att företag och andra organisationer arbetar med att systematiskt kvalitetssäkra sina resor och transporter så att de sker på ett lagligt och kvalitetsmässigt bra sätt.

Utskottet vill även lyfta fram att regeringen i september 2017 gav Trafikverket i uppdrag att ta fram en handlingsplan för tillämpning av vägtrafiksäkerhetsstandarden ISO 39001 i myndighetens verksamhet. Arbetet ska omfatta såväl Trafikverkets egen verksamhet som Trafikverkets kontraktsparter och underentreprenörer och underleverantörer som dessa anlitar. I uppdraget ingår att Trafikverket ska analysera hur myndighetens tillämpning av standarden kan användas för att sprida och effektivisera användningen på ett sätt som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Vidare kan utskottet konstatera att Trafikverket har tagit fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Av uppdraget från regeringen framgick att Trafikverket gavs möjlighet att genomföra trimningsåtgärder, exempelvis för att förbättra trafiksäkerheten, för upp till 100 miljoner kronor utan att dessa namnges i den nationella planen.

Trafikverket skulle redovisa vilka behov som finns av olika typer av trimningsåtgärder samt redovisa och motivera en indikativ indelning av medel till trimningsåtgärder i befintlig infrastruktur. I augusti 2017 inkom Trafikverket med förslaget till plan, och Regeringskansliet har inlett beredningen av Trafikverkets förslag. Regeringen avser att fastställa en nationell trafikslagsövergripande plan under våren 2018.

Utskottet ser positivt på utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet och välkomnar nystarten för nollvisionen. Utskottet välkomnar det ökade fokuset på olika grupper av oskyddade trafikanter och vill särskilt betona vikten av att barn även i fortsättningen prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

### *Trafik och skola*

Utskottet vill framhålla att barns trafiksäkerhet är en viktig fråga som ständigt är aktuell och också ett område som prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet. Trafikolyckor med barn och ungdomar inblandade är alltid särskilt tragiska. Enligt FN:s barnkonvention ska barnets bästa alltid komma i första rummet. Utskottet vill betona att detta naturligtvis även gäller trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet uppmärksammar att det pågår olika projekt i landet vad gäller barns skolväg och säkra busshållplatser. Ett exempel på detta kan hämtas från Värmdö kommun. Utskottet noterar att Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF) har uppmärksammat att det har varit svårt att få skolor att engagera sig i trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet vill därför påminna om att skolans undervisning om trafik regleras i läroplanerna för grundskolan respektive gymnasieskolan. Undervisning om trafik ska enligt Skolverket handla både om trafiksäkerhet och trafikregler och om resor, transporter, miljön och samhällsplanering. Ett sätt att arbeta med trafikfrågor i skolan kan vara att ta fasta på trafiken i elevernas vardag och närmiljö med fokus på trafiksäkerhet och trafikregler. Utskottet noterar att Trafikverket har tagit fram ett informationsmaterial som vänder sig till lärare, föräldrar och ledare. I materialet informeras bl.a. om vilka problem och faror som barn utsätts för i trafiken, risker med alkohol och droger i trafiken och vad Trafikverket vill göra för att förbättra för barn och unga i trafiken.

Utskottet vill vidare peka på att det finns studier som visar att biltrafiken vid skolorna har ökat markant de senaste åren. Utskottet kan konstatera att ju fler föräldrar som skjutsar sina barn till skolan, desto fler bilar rör sig runt skolan. Detta leder till en osäkrare trafikmiljö, vilket i sin tur kan leda till att ännu fler skjutsar sina barn. Utskottet vill framhålla att bl.a. Trafikverket har framfört att trafiksäkerheten ökar om fler skolbarn tar sig till skolan på egna ben, samtidigt som utsläppen minskar, hälsan förbättras och barnen får sunda resvanor från början. Bland annat NTF har pekat på att elevers studieresultat förbättras om den fysiska aktiviteten ökar, t.ex. genom att gå eller cykla till skolan. Utskottet vill lyfta fram att vandrande skolbussar och klasstävlingar är exempel på viktiga åtgärder, men det är också viktigt med ett långsiktigt samarbete mellan trafikplanerare och skolor, där föräldrar, skolpersonal och

inte minst skolbarnen själva involveras. Utskottet vill framhålla att ett sätt att åtgärda problemen med den växande trafiken är möjligheten att ändra vanor och beteende hos skjutsande föräldrar och därmed minska antalet föräldrar som skjutsar med bil. För föräldrar och skolskjutsar kommer det dock alltid att finnas behov i någon utsträckning av att kunna lämna och hämta barn vid skolan med bil respektive buss. Studier visar att det inte är mer trafiksäkert att tillhandahålla många parkeringsplatser eller angöringsplatser jämfört med att inte göra det och att fysisk utformning krävs för att säkerställa en låg hastighet vid skolorna.

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

Utskottet vill vidare framhålla att man ser med oro på att barn och unga vuxna cyklar allt mindre. Enligt Trafikanalys minskade barns och unga vuxnas cyklande med över 40 procent under perioden 1995–2014. Dessutom blev skolresorna på cykel ca 50 procent färre. Barn i åldern 6–14 år cyklar 42 procent kortare sträcka nu än under mitten av 1990-talet. Utskottet menar liksom Trafikanalys att det kan finnas anledning att begrunda detta ur ett folkhälso-perspektiv, eftersom resvanor grundläggs tidigt. Utskottet välkomnar därför att regeringen vill främja ett ökat säkert cyklande i hela landet. Samtliga aktörer måste verka för att förbättra förutsättningarna för att välja gång och cykel.

Utskottet konstaterar att ansvaret för att ordna skolskjutsar i första hand ligger på kommunerna. Enligt skollagen (2010:800) är varje kommun skyldig att vid utformningen av sin grundskola beakta vad som är ändamålsenligt från kommunikationssynpunkt för eleverna. För de barn som åker särskild upphandlad skolskjuts gäller förordningen (1970:340) om skolskjutsning. Enligt förordningen ska skolskjutsning med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun ska styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren för varje skolskjuts färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske. Utskottet noterar att med en ökande andel barn som åker med linjetrafiken där skolskjutsförordningen inte gäller ökar enligt Trafikverket behovet av att se över skolskjutsförordningen.

Bestämmelser för skolskjuts finns även i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2003:22) om bilar och släpvagnar som dras av bilar. Fordon som används ska vara utmärkta med en skylt som visar att fordonet används som skolskjuts. En anordning som märker ut en skolskjuts ska bestå av en kvadratisk skylt med blinklyktor i skyltens övre hörn. På fordon som används för skolskjutsning ska blinklyktor tändas ca 100 meter från en på- eller avstigningsplats och sedan släckas när fordonet befinner sig ca 100 meter bort. De blinkande lamporna

uppmärksammar dels väntande skolelever på att skolskjutsen närmar sig på- och avstigningsplatsen, dels andra trafikanter på att det är barn i närheten.

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet att olika åtgärder vidtas för att förbättra trafikmiljön i skolornas närhet. Utskottet betonar vikten av att frågor om barns trafiksäkerhet även i fortsättningen prioriteras inom trafiksäkerhetsarbetet.

### *Väjningsplikt*

Utskottet vill påminna om att Sverige har ratificerat FN:s konventioner från 1968 om vägtrafik och om vägmärken och signaler. Bestämmelserna i konventionen om vägtrafik har förts över till i huvudsak trafikförordningen (1998:1276) och bestämmelserna i konventionen om vägmärken och signaler till vägmärkesförordningen (2007:90).

Utskottet kan konstatera att regler om företräde och väjningsplikt vid övergångsställen finns i trafikförordningen. Ett *övergångsställe* är en plats på en väg eller gata där det är avsett att gående ska gå om de vill passera över. Väjningsplikt för fordonsförare vid övergångsställe infördes 2000. Gående har därmed företräde, vilket innebär att fordonstrafiken ska stanna för att släppa fram gående, men gångtrafikanterna får inte heller utsätta sig eller andra för onödig fara. En *gångpassage* är en plats där man underlättat för gående att korsa körbanan. Vid en passage gäller samma trafikregler som på en väg eller gata, dvs. att gående och cyklister har väjningsplikt, men också att fordonsförare ska anpassa hastigheten så att gående som redan har börjat korsa gatan ska beredas tillfälle att passera på ett säkert sätt.

Utskottet har uppmärksammat att i en forskningsstudie från 2015 som gjordes på uppdrag av Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) konstaterade forskare vid Lunds tekniska högskola att det råder stor osäkerhet vid gångpassager. Enligt studien känner sig de flesta fotgängare trygga när de går över gatan på ett vanligt övergångsställe. Däremot råder stor osäkerhet vid upphöjda gångpassager där nästan hälften av fotgängarna felaktigt tror att bilisten har väjningsplikt. Bakgrunden till studien var att det är oklart hur ett övergångsställe eller en gångpassage ska utformas på säkrast möjliga sätt. Resultatet av studien pekade på att det traditionella övergångsstället var det som skapade mest trygghet hos fotgängarna, och det var också där flest bilar (87 procent) stannade för att släppa över gående. Vid gångpassager som inte var upphöjda var fotgängare och fordonsförare också överens. Få fordon väjde (8 procent), eftersom det inte finns någon väjningsplikt, och få fotgängare ansåg att de skulle väja. Studien konstaterade dock att denna utformning utgör en trafiksäkerhetsrisk då hastigheten inte kan säkras. Störst osäkerhet och förvirring skapade den upphöjda gångpassagen. Där trodde 40 procent av de tillfrågade felaktigt att fordonsföraren hade väjningsplikt. Hälften av fordonen lämnade också företräde till fotgängarna, trots att de inte hade väjningsplikt.

När det gäller cyklister kan utskottet konstatera att det enligt reglerna är tillåtet för cyklister att korsa en väg på ett övergångsställe, men de får bara

korsa vägen om det kan ske utan fara. Väjningsplikten innebär att fordonsförare i god tid ska sänka hastigheten eller stanna. Man får köra vidare bara om det kan ske utan fara eller hinder. Cyklisterna har väjningsplikt i de flesta fall. Om man däremot leder sin cykel över vägen räknas man som gående, och då har alla fordonsförare väjningsplikt. En cyklist som korsar en väg på ett övergångsställe har alltid väjningsplikt – både mot gående och mot fordon på vägen. Utskottet uppmärksammar att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) i en rapport från oktober 2017 om samspel i trafiken har redovisat att många uppfattar reglerna för cykelöverfarer och andra platser där cyklisterna och andra trafikanter korsar vägar som oklara. Övergångsställen, trottoarer och cirkulationsplatser är några andra exempel där reglerna anses vara oklara. I rapporten pekar VTI på att en åtgärd för att hindra cyklisterna från att bryta mot trafikregler skulle kunna vara att bättre anpassa trafikreglerna till cyklisterna och på så sätt göra dem lättare att följa, tydligare och attraktivare. Utskottet vill i sammanhanget peka på att det är viktigt att de gällande trafikreglerna är utformade så att de underlättar ökad cykling. Utskottet anser att de insatser i form av översyner som den nuvarande och den föregående regeringen initierat på området har varit av stort värde. Utskottet vill vidare hänvisa till betänkande 2017/18:TU5 där frågor om trafiksäkerhet och cykling behandlas närmare.

### *Insatser för att motverka trafikfarligt beteende*

När det gäller frågan om farliga beteenden i trafiken vill utskottet framhålla att avståndet till ett framförvarande fordon enligt 3 kap. 2 § trafikförordningen ska anpassas så att det inte finns risk för påkörning om det saktar in eller stannar. Avståndet ska också anpassas så att andra trafikanters omkörning underlättas. Enligt 14 § ska ett fordonets hastighet anpassas till vad trafiksäkerheten kräver. Hastigheten får aldrig vara högre än att föraren behåller kontrollen över fordonet och kan stanna det på den del av den framförvarande vägen som kan överblickas och framför varje hinder som går att förutse. Utskottet kan konstatera att polisen ska omhänderta körkortet om körkortsinnehavaren gör sig skyldig till en sådan trafikförseelse att det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller bl.a. vid trafikbrott som att ha hållit för kort avstånd till bil framför.

Utskottet kan konstatera att ansvaret för att arbeta med trafiksäkerhet delas mellan olika myndigheter, och en av dessa myndigheter är Polismyndigheten. Polisens uppdrag är att öka tryggheten och minska brottsligheten. Polisens fokusområden inom trafikområdet delas in i trafiksäkerhetsarbete, trygghetsskapande arbete, yrkestrafik och brott på väg. Polisen uppger att detta är en bred verksamhet som bedrivs på alla nivåer inom organisationen. Utskottet har uppmärksammat att i samband med omorganisationen inom Polismyndigheten reviderades myndighetens trafikstrategi i oktober 2016. I den tidigare strategin från 2012 prioriterades arbete inriktat på aggressiv körning, dvs. brott som ofta medför hög olycksrisk och orsakar allvarliga olyckor. I den tidigare strategin

betonades att övervakning av oönskade beteenden i trafiken är viktigt för att öka regelefterlevnaden. Där konstaterades att beteendefelen, som oftast är en medveten handling, även inkräktar på andra medborgares säkerhet och trygghet. Exempel på aggressiv körning är korta avstånd mellan fordon, farliga omkörningar, körning mot rött ljus, höga hastigheter eller olagliga tävlingar på väg. I den nya trafikstrategin är polisens huvudinriktning att aktivt arbeta för att bidra till att sänka medelhastigheten och att öka andelen nyktra förare i trafikmiljön. Detta innebär att annat arbete som är inriktat på t.ex. att ha en hög andel som använder skyddsutrustning (bilbälte, hjälm och bilbarnstol), aggressiv körning samt området oskyddade trafikanter ska genomföras i anslutning till detta prioriterade arbete eller utifrån den lokala problembilden.

Från polisen betonas att nollvisionen är ett viktigt samarbete mellan olika aktörer inom trafiksäkerhetsområdet, där polisen ska stötta genom att framför allt prioritera de faktorer som orsakar flest trafikolyckor med döda och allvarligt skadade. Utskottet konstaterar att det inte enbart är trafikpoliser som arbetar med trafik. Poliser i yttre tjänst ska bidra till trafikarbetet i sina planerade trafikkontroller och när de ingriper ute på vägarna. Polisen menar att dess synlighet gör förare medvetna om risken att bli upptäckt. Utskottet noterar att polisen har genomfört olika insatser mot aggressiv körning. Ett exempel som kan nämnas är att trafikpolisen i Region väst 2016 genomförde insatser mot aggressiv körning och felbeteenden i trafiken. Bakgrunden var att polisen hade blivit uppmärksam på att många medtrafikanter framför sina bilar på ett trafikfarligt sätt. Även Trafikverket hade tagit kontakt med polisen och påtalat att många bilister använder busskörfälten som omkörningsfil vid köbildning. Polisen använde sig av civila radiobilar, vilket gjorde att polisen kom närmare in på dessa förare i trafiken. De civila radiobilarna är utrustade med genomsnittsmätare och filmkamera. Detta gav trafikpolisen möjlighet att i samband med rapportering informera förarna om riskerna med deras körstil och även tillfälle att visa dem det inspelade materialet om deras sätt att köra.

Utskottet konstaterar att polisens erfarenheter visar att många förare har en trafikfarlig körstil eller framför fordonet på ett sätt som skapar irritation och osäkerhet hos andra trafikanter. Utskottet delar polisens bedömning att mycket skulle vara vunnet vad gäller trafiksäkerheten på vägarna om man lyckas förändra dessa förarens beteende.

### *Teknikutveckling och trafiksäkerhet*

Utskottet vill uppmärksamma att ny teknik, automatisering och digitalisering är en del i de nya verktyg som kan behövas för att utveckla trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet menar att teknikutvecklingen skapar nya möjligheter, bl.a. för att uppnå en säker mobilitet i städerna. Ett exempel är Trafikverkets arbete med s.k. geofencing i stadsmiljö där bl.a. uppkopplade fordons hastighet ska kunna begränsas inom vissa zoner.

Den tekniska utvecklingen bidrar även till att utveckla den trafikpolisierade verksamheten. Utskottet vill framhålla att polisiära metoders effektivitet är en

ständigt aktuell fråga. Enligt Brottsförebyggande rådet (Brå) finns det inte så många svenska utvärderingar av polisära metoder, men Brå arbetar med att utöka forskningen kring detta. Utskottet kan konstatera att bl.a. som en effekt av den tekniska utvecklingen med t.ex. automatiska trafiksäkerhetskameror och alkobommar kan trafikpolisverksamheten i högre grad utföras av vanliga poliser i lokalpolisområdena. Utskottet återkommer till dessa frågor senare i detta betänkande. Utskottet vill vidare peka på att det även kan finnas andra utvecklingsområden för ny teknik och att det krävs teknikutveckling, personalutveckling och utbildning av poliser.

Ett annat exempel som utskottet vill lyfta fram är att det med dagens teknik finns möjligheter att kontrollera trafiken för t.ex. förekomst av för tungt lastade fordon genom automatisk fordonsvägning (Weigh-In-Motion, WIM). WIM är ett system som med givare i vägbanan väger fordonen när de passerar. Samtidigt detekteras hastighet, fordonets längd och axelavstånd. När fordonet åker förbi registreras om och var den är lastad mer än tillåtet. Trafikverket uppger att WIM bl.a. ger bättre kontroll på fordonsvikter inom vägtransporter, vilket bidrar till bättre användande av fordon och infrastruktur, ökad samhällsnytta, bättre miljö och högre trafiksäkerhet. Polisen använder WIM för att identifiera fordon med överlast. Utskottet vill framhålla att den seriösa transportnäringen gynnas av att det blir svårare att köra med olaglig last.

Utskottet vill även framhålla att allt fler fordon i dag förses med aktiva säkerhetssystem. Dessa har en funktionalitet som ska hjälpa förare i kritiska trafiksituationer. Systemen bidrar till en minskad risk för trafikolyckor. Antisladdsystem, självinställande farthållare och stödsystem för att hålla sig i rätt fil är några exempel på aktiva säkerhetssystem, och utskottet kan konstatera att VTI arbetar med att utvärdera dem. VTI har bl.a. undersökt om fordons-tillverkare uppfyller de krav som ställs på antisladdsystem. VTI arbetar med provningsmetodik både på provbana och i körsimulatorer. VTI och Autoliv har genom ett samarbete (ALVTI) utvecklat ett testsystem för utvärdering av aktiva och passiva säkerhetssystem som används i dagens och framtidens bilar. Inom det europeiska forskningsprogrammet E-value arbetade VTI med att utveckla testmetoder för utvärdering av aktiva säkerhetssystem. E-value fokuserade på de säkerhetssystem som finns i dagens fordon men undersökte även framtida system.

Utskottet noterar i detta sammanhang även att Europaparlamentets transportkommitté har tagit fram ett förslag som i november 2017 behandlades av parlamentets kammare, Europaparlamentets resolution av den 14 november 2017 om att öka bilsäkerheten i EU (2017/2085(INI)). Kommittén har speciellt riktat in sig på autobroms, bältespåminnare på samtliga platser i bilen och s.k. smarta farthållare som kan bromsa in bilen vid köer och hålla rätt avstånd till framförvarande bil. Man konstaterar att förarstödsystem gör bilar säkrare och möjliggör dessutom ett säkert och aktivt deltagande i trafiken för personer med nedsatt rörlighet och för äldre. Intelligentaste styrsystem minskar trafikstockningar och varnar föraren för faror i dennes väg, och bidrar därigenom till att minska olycksrisken. Europaparlamentet betonar att 92 procent av alla olyckor



beror på den mänskliga faktorn eller den mänskliga faktorerna interagerande med fordonet och/eller infrastrukturen, och att installation av förarstödsystem därför bör vara obligatorisk. Parlamentet anser vidare att de prishöjningar som följer inte får bli så stora att de potentiella fordonsköparna inte har råd att köpa. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att testa säkerhetsanordningar när man utför kontroller av fordonsmarknaden. Europaparlamentet efterlyser ökad tillsyn på EU-nivå av godkännandemyndigheter och tekniska tjänster inom unionen. Dessutom efterlyser parlamentet ökad och mer oberoende övervakning av fordon som släppts ut på marknaden. Parlamentet påminner om vikten av en stark underliggande standard för obligatoriska säkerhetskrav och efterlyser enhetlighet på internationell nivå. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att se till att det blir obligatoriskt att installera nödbromsassistans som kan upptäcka bl.a. fotgängare och cyklister i bilar, bussar och lastbilar, då denna utrustning har stor potential att kunna förebygga trafikolyckor. Europaparlamentet efterlyser även bl.a. smarta stödsystem som visar högsta tillåtna hastighet, stoppskyltar och trafikljus, och som ingriper för att hjälpa förare att hålla sig inom hastighetsbegränsningarna.

Utskottet anser sammanfattningsvis att ny teknik ger en möjlighet att öka säkerheten i trafiken. Ytterligare utveckling av förarstödsystem, t.ex. autobroms med fotgängarigenkänning, digitalisering och automatisering i bilarna, är viktig för att nollvisionen ska kunna nås. Utskottet vill peka på att det redan nu finns försöksverksamhet med självkörande fordon och att säkra transporttjänster kan bli verklighet på sikt. En utredning har också tillsatts för att analysera vilka regelförändringar som behövs för införande av självkörande fordon. Utredningen överlämnade den 7 mars 2018 sitt slutbetänkande Vägen till självkörande fordon – introduktion (SOU 2018:16).

### *Särskilt om döda vinkeln*

Döda vinkeln är områden kring ett fordon som föraren inte kan se genom vindrutorna eller vanliga backspeglar. Bland annat EU-kommissionen uppger att döda vinkeln bidrar till många lastbilsolyckor. Flera olyckor orsakas av att förare av tunga fordon inte är medvetna om att andra trafikanter befinner sig mycket nära eller bredvid det tunga fordonet. Olyckorna sker ofta vid filbyten i korsningar eller rondeller när föraren missar andra trafikanter i den döda vinkeln i omedelbar anslutning till fordonet. Utskottet kan konstatera att enligt uppskattningar dödas ca 400 personer varje år i Europa under sådana omständigheter, varav de flesta tillhör utsatta trafikantgrupper som cyklister, motorcyklister och fotgängare.

För att minska antalet olyckor ska alla tunga fordon enligt EU-lagstiftningen (direktiv 2007/38/EG) utrustas med speglar som täcker den döda vinkeln så att föraren får ett större synfält. Utskottet noterar att för nya lastbilar har döda-vinkeln-speglar varit obligatoriska sedan 2007 och för äldre fordon har det varit obligatoriskt att eftermontera dem sedan 2009. Alla länder måste själva införa reglerna om obligatoriska speglar i sin lagstiftning,

eftersom EU-lagstiftningen är utformad som direktiv. Kommissionen uppger att döda-vinkeln-speglar bidrar till att minska antalet lastbilsolyckor med motorcyklister, cyklister och fotgängare. Utskottet konstaterar att direktiv 2007/38/EG är genomfört i Sverige genom tidigare föreskrifter från Vägverket (VVFS 2003:22) och nu gällande föreskrifter från Transportstyrelsen (TSFS 2013:63).

De krav som i dag tillämpas i Sverige utgår från föreskrift nr 46 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) om enhetliga bestämmelser för typgodkännande av anordningar för indirekt sikt och av motorfordon med avseende på montering av dessa anordningar. Reglerna innebär att utvändig vidvinkelspegel, dvs. spegel som ger uppsikt över döda vinkeln i körfältet till höger snett bakom förarhytten, är obligatorisk på tunga lastbilar. Utvändig närzonsspegel, dvs. spegel som placeras över passagerardörren och riktas nedåt mot döda vinkeln bredvid hytten, är likaså obligatorisk för tunga lastbilar. Även en fronspegel, dvs. spegel som placeras över vindrutan riktad nedåt som ger sikt i döda vinkeln närmast nedanför lastbilens front, är obligatorisk för tunga lastbilar.

Utskottet vill här även framhålla att ett antal aktörer, bl.a. Trafikverket, tog 2014 fram en gemensam strategi för säkrare cykling för perioden 2014–2020. Där uppmärksammas bl.a. lastbilar med varningssystem för cyklister i döda vinkeln. VTI tog 2013 fram ett faktaunderlag till strategin, och där konstateras att en av de viktigaste insatserna för att minska antalet omkomna cyklister är varningssystem i lastbilar för cyklister i döda vinkeln. Eftersom en relativt stor andel av de omkomna cyklisterna dödas i kollision med tunga fordon utvecklas säkerhetssystem som uppmärksammar förare på cyklister, framför allt i döda vinkeln. Utskottet noterar att såväl olika detekterings- och varningssystem som särskilda speglar finns på marknaden och är också under utveckling.

Utskottet vill här även lyfta fram s.k. cykelboxar som ger cyklister möjlighet att vänta på grönt ljus framför biltrafiken. Syftet med cykelboxar är att minska risken för svåra olyckor mellan högersvägande motorfordon, särskilt lastbilar, och cyklister. I det översynsarbete av cykelregler som har genomförts inom Näringsdepartementet lämnas förslag om att i vägmärkesförordningen införa en vägmarkering för cykelbox. Enligt uppgift till utskottet bereds frågan inom Regeringskansliet.

Utskottet noterar vidare att Europaparlamentet i en resolution från den 14 november 2017 framhåller att en utökning av det direkta synfältet i lastbilar och bussar samt minimering eller eliminering av döda vinklar är avgörande för att öka trafiksäkerheten för dessa fordon. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att kräva ambitiösa och differentierade standarder för direkt sikt och att göra det obligatoriskt att installera front-, sid- och backkameror, sensorer och svängningsassistans, samtidigt som dessa åtgärder bör överensstämma med direktiv (EU) 2015/719 och inte leda till en fördröjning av de tidsfrister för genomförande som fastställs i detta.

Sammanfattningsvis kan utskottet konstatera att det görs olika insatser för att minska de risker som döda vinkeln innebär.

### *Värdering av trafiksäkerhet*

När det gäller frågan om värdering av trafiksäkerhet vill utskottet inledningsvis betona att transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsekonomisk effektivitet är därmed ett kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, på både kort och lång sikt. Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder.

Utskottet påminner om att Trafikverket ska utveckla och förvalta metoder och modeller för samhällsekonomiska analyser inom transportområdet samt ta fram och tillhandahålla trafikprognoser. Uppdraget gäller alla trafikslag, i olika faser i planeringsprocessen och för alla steg enligt fyrstegsprincipen. Trafikverket ska även samordna och driva arbetet inom den myndighetsövergripande samrådsgruppen för analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn (Asek). Arbetet stöds av ett vetenskapligt råd bestående av vetenskaplig expertis inom ämnesområdena nationalekonomi, miljöekonomi, regionalekonomi och transportanalys.

Utskottet pekar på att liksom en individ värderar förändrad tidsåtgång tillmäts även förändrade olycksrisker ett värde. Olycksvärderingen består av riskvärdering och en värdering av materiella kostnader. Riskvärderingen består av ett humanvärde som speglar samhällets nyttoförlust vid förlust av ett människoliv eller uppoffringen på grund av fysiskt och psykiskt lidande för skadade i en trafikolycka. Materiella kostnader för en trafikolycka består av kostnader för sjukvård, nettoproduktionsbortfall på grund av personskada och/eller förlust av liv, administration samt skador på fordon och annan egendom. Riskvärderingen anges oftast som värdet av ett statistiskt liv (VSL), och nuvarande VSL baseras på resultat från tre större svenska studier av riskvärdering som har gjorts på senare år. Det rekommenderade VSL-värdet uppgår till 24 miljoner kronor, uttryckt i 2014 års penningvärde.

Utskottet påminner vidare om att Trafikanalys enligt sin instruktion kontinuerligt ska följa Trafikverkets arbete med att utveckla modeller för samhällsekonomiska analyser. I mars 2017 redovisade Trafikanalys sin uppföljning av Trafikverkets arbete under 2016. Trafikanalys konstaterade att Trafikverket använder, utvecklar och förvaltar ett flertal verktyg och modeller som används till bl.a. beräkning av trafiksäkerhetseffekter. Utskottet kan utifrån detta konstatera att ett samlat och myndighetskontrollerat modellansvar ska säkerställa att utvecklingen är allmännyttig och brett förankrad samt att insatser som påverkar flera verktyg och modeller koordineras.

### *Motorsport och motorhobby*

Utskottet kan med anledning av frågan om motorutövande och trafiksäkerhet konstatera att Svensk Bilsport ingår som ett specialidrottsförbund i Riksidrottsförbundet (RF). Svensk Bilsport hade 2015 ca 73 000 aktiva idrottare. Det finns runt 430 lokala föreningar i Sverige. Bilsporten består av

både bredd- och elitverksamhet. Målet för bredddelen är att skapa en bred bilsportverksamhet där alla kan vara med. Bilsporten ska ge deltagarna en värdefull fritidssysselsättning, utbilda funktionärer och aktiva, verka för höjande av trafikulturen samt stimulera den fordonstekniska utvecklingen. Svenska motorcykel- och snöskoterförbundet (Svemo) bildades 1935 och är medlem i RF. Svemo har 81 100 aktiva idrottare.

Utskottet finner att olika former av motorsport kan vara en givande hobby för den enskilde. Utskottet menar att den ordning som gäller är tillfredsställande och ser inte något behov av att väcka initiativ när det gäller värdet av motorsport.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till de insatser som genomförs och den inriktning som uttalas för det fortsatta arbetet för att öka trafiksäkerheten på vägarna menar utskottet att syftet i motionsförslagen kan förutsättas bli helt eller delvis tillgodosett. Utskottet finner därför inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1590 (SD) yrkande 10, 2017/18:2417 (MP) i denna del, 2017/18:2746 (MP) yrkande 9, 2017/18:2862 (C) yrkande 2, 2017/18:3462 (L) yrkande 24 i denna del, 2017/18:3474 (C) yrkandena 7 och 10 samt 2017/18:3526 (SD) yrkande 2.

## Vissa frågor om vägars utformning och användning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om vägars utformning och användning. Utskottet hänvisar till de insatser som genomförs och framhåller att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färdsätten och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas. Utskottet understryker vikten av att fortsätta inriktningen på att trafikmiljön utformas även med motorcyklister i åtanke och betonar bl.a. vikten av att Trafikverket fortsätter sitt arbete med att se över befintliga vägräcken och vilka krav som bör ställas på dem.

Jämför reservation 4 (M), 5 (SD) och 6 (KD) samt särskilt yttrande 1 (L).

### **Bakgrund**

I trafikförordningen (1998:1276) regleras vilka som får använda kollektivkörfält, dvs. körfält eller körbanor reserverade för fordon i linjetrafik. Kommuner och länsstyrelser kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om särskilda trafikregler om att ett visst körfält eller en viss körbana ska vara körfält eller körbana för fordon i linjetrafik m.fl. Genom lokala trafikföreskrifter kan

man också besluta om särskilda trafikregler om avvikelser från bestämmelserna i trafikförordningen. Det är kommunen som bestämmer de lokala trafikföreskrifterna för andra vägar inom tätbebyggt område än allmänna vägar för vilka staten är väghållare och en länsstyrelse om det är fråga om en allmän väg som staten är väghållare för. De trafikantgrupper och fordonsslag som regelmässigt tillåts använda körfälten för fordon i linjetrafik m.fl. är viktiga samhällsfunktioner.

Det är kommunen som utfärdar lokala trafikföreskrifter om reserverade körfält och körbanor och i förekommande fall vilka ytterligare trafikantkategorier, exempelvis taxi, som får trafikera dem på vägar och gator där kommunen är väghållare. Länsstyrelsen har motsvarande mandat för det statliga vägnätet där normalt Trafikverket är väghållare.

För trafik på motorväg gäller enligt trafikförordningen att endast trafik med motorfordon eller motorfordon med tillkopplat fordon som är konstruerade för och får framföras med en hastighet av minst 40 km/tim får förekomma. Mopeder klass I får dock inte framföras på en motorväg.

Antalet motorcyklar i trafik ökar i Sverige. Av den officiella fordonsstatistiken framgår att det i december 2016 fanns 298 713 motorcyklar i trafik och 235 583 avställda motorcyklar. Preliminär statistik som Transportstyrelsen har tagit fram visar att under 2016 omkom preliminärt 263 personer i vägtrafiken. Det är en ökning från 2015, då 259 personer omkom på väg. Under 2016 omkom 37 motorcyklister, jämfört med 44 under 2015 och 31 under 2014. Av dessa omkom 23 personer i singelolyckor. Under perioden 2011–2015 har i genomsnitt 38 personer på mc omkommit per år.

## Motionerna

Per Klarberg m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2017/18:1590 att motorcyklister är särskilt utsatta i trafiken, och i takt med att allt större del av vägbanan upplåts till busskörfält och cykelbanor tvingas motorcyklarna trängas med bilar och lastbilar. Motionärerna anser att motorcykelkörning i kollektivkörfält är en enkel men högst motiverad åtgärd för att öka trafiksäkerheten. Motionärerna efterfrågar därför att kommuner och regioner ska tillåta motorcyklister att köra i kollektivkörfält (yrkande 6). Motionärerna menar vidare att ett led i arbetet med nollvisionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom införandet av räcken, både för att åtskilja vägbanor och för att hindra avakning. Av kostnadsskäl har man i Sverige valt att godkänna vägräcken med oskyddade stolpar, vilka på det stora hela har minskat antalet olyckor men som för motorcyklister visat sig vara förödande. Motionärerna efterfrågar därför att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att väghållarna därför måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon (yrkande 7). Vidare uppmärksammar motionärerna att olyckor på grund av räckeskollisioner inte bara orsakar mänskligt lidande utan även utgör en stor samhällskostnad. Det finns räckeskonstruktioner som avsevärt minskar skadeverkningarna vid kollision. Motionärerna efterfrågar därför att

om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade (yrkande 8). Motionärerna efterfrågar även särskilda insatser för att dels byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras (yrkande 9).

I motion 2017/18:2862 framför Rickard Nordin (C) att när vägar görs om till mötesfria vägar med två-plus-ett-sträckning trängs ofta cyklisterna, elcyklisterna och mopedisterna undan. Det är viktigt att skapa utrymme för alla typer av transportslag och ha fler än bara bilister i åtanke när vägar underhålls och förbättras. Det är därför av största vikt att regeringen ger i uppdrag till de myndigheter och beslutande församlingar som ansvarar för vägar och deras byggnation att se till samtliga trafikslag. Motionären efterfrågar att hänsyn tas till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer (yrkande 1).

Robert Halef m.fl. (KD) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3766 att antalet dödsolyckor och allvarligt skadade bland motorcyklister är stort. En av orsakerna är vägräcken med vajer. Det krävs en översyn av räcken, och motionärerna menar att Trafikverket ska ta fram en åtgärdsplan för att byta ut dessa vajerräcken mot traditionella moderna vägräcken för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister. Motionärerna efterfrågar säkra räcken för mc-förare (yrkande 7).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3833 att fokus i trafiksäkerhetsarbetet hittills har varit på att minska bilisternas olyckor. Tyvärr har detta lett till att säkerheten på vägarna ofta har utformats på sätt som är anpassade efter bilisternas behov, men inte efter mc-förarnas. Ett exempel är att vajerräcken kan vara trafiksäkra för bilar men direkt farliga för mc-förare. Motionärerna menar att trafiksäkerhetsarbetet bör utgå från fler behov än bilisternas och efterfrågar därför att mc inkluderas i nollvisionen (yrkande 32).

## Utskottets ställningstagande

### *Trafiksäkerhet för motorcyklister m.fl.*

Utskottet vill inledningsvis understryka att en av de stora framtidsutmaningarna är att motverka dödliga och invalidiserande skador bland oskyddade trafikanter, inte minst när det gäller mc-förare. En del av dödsolyckorna med mc sker med motorcyklister som inte har gjort medvetna fel och som följt alla regler. Men en stor andel av dödsolyckorna med mc (67 procent) är förknippade med omständigheter utanför de begränsningar som gäller för vägtransportssystemet. Utskottet vill framhålla att det enligt Trafikverket oftast rör sig om en kombination av felbeteenden; ofta förekommer kombinationer av hastigheter långt över hastighetsbegränsningen, avsaknad av rätt behörighet, drogpåverkan (alkohol eller narkotika) och fel skyddsutrustning.

Utskottet välkomnar det pågående arbetet med att öka säkerheten för motorcyklister och vill betona vikten av att arbetet vidareutvecklas. Utskottet vill här särskilt peka på att Trafikverket tillsammans med Transportstyrelsen,

Moped- och Motorcykelbranschens Riksförbund, NTF, Rikspolisstyrelsen, Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR), Sveriges Kommuner och Lands-ting (SKL), Sveriges Motorcyklister (SMC) och Trafikförsäkringsföreningen 2012 tog fram en gemensam motorcykel- och mopedstrategi. Målet med strategin var att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska med 40 procent mellan 2010 och 2020. I strategin lyftes fram att prioriterade insatsområden för ökad motorcykelsäkerhet är att öka andelen motorcyklister som håller hastighetsgränsen, minska extremt beteende på motorcykel, säkrare motorcyklar, säkrare vägar och gator och att öka fokus på synbarhet och uppmärksamhet.

Utskottet välkomnar vidare att myndigheter, intresseorganisationer och andra aktörer samarbetar för att öka trafiksäkerheten på vägarna, bl.a. genom Gruppen för nationell samverkan (GNS Väg) som träffas fyra gånger per år och hanterar aktuella trafiksäkerhetsfrågor som rör vägtrafik samt målstyrning av trafiksäkerhet på väg. GNS Väg har utsett sex expertgrupper som syftar till att påverka trafiksäkerheten i positiv riktning. En av expertgrupperna är inriktad på oskyddade trafikanter. Gruppens arbete ska visa hur trafiksäkerhetsmålen ska nås genom gemensamma strategier och handlingsplaner. Syftet är att öka säkerheten för dem som åker mc, moped och fyrhjuling samt att systematisera säkerhetsarbetet och öka samverkan inom området. Målet är att visa hur antalet dödade motorcyklister och mopedister kan halveras och hur antalet mycket allvarligt skadade kan minska mellan 2010 och 2020. Utskottet noterar att gruppen inför 2018 lyfter fram att ett ökat fokus på oskyddade trafikanter är centralt för att nå målet om färre mycket allvarligt skadade.

Utskottet kan konstatera att det ibland saknas alternativa färdstrutor för moped- och cykeltrafik längs de två-plus-ett-vägar som inte är motortrafikleder. Utskottet noterar att Trafikverket har framfört att det innebär ett större riskmoment att korsa två-plus-ett-vägar än att färdas längs själva vägen. Trafikverket har också uppgett att man när man planerar vägar tar hänsyn till om cyklar och mopedister ofta färdas på olika sträckor. I sådana fall vidgas vägbredden alternativt byggs separata vägbanor för cyklar och mopeder. Utskottet behandlade frågor om cykelperspektivet vid utbyggnad av två-plus-ett-vägar i betänkande 2017/18:TU5.

Vidare kan nämnas att riksdagen har tillkännagett för regeringen att den bör ge Trafikverket i uppdrag att ta fram en strategi för att i framtida trafiksäkerhetsarbete säkerställa att vägarna blir säkrare för alla trafikanter, däribland motorcyklister (bet. 2016/17:TU11, rskr. 2016/17:205). I proposition 2017/18:1 framförde regeringen att den ansåg att riksdagens tillkännagivande var slutbehandlat med hänvisning till bl.a. nystarten för nollvisionen där fortsatta systematiska satsningar på vägars säkerhet lyfts fram, liksom att utformningen och underhållet av väginfrastruktur och trafikmiljöer bättre bör anpassas till oskyddade trafikanter. Regeringen pekade vidare på att det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet bör följa olika trafikantgruppers trafiksäkerhetsutveckling tydligare och vara öppet för att vidta åtgärder anpassade efter

detta. Utskottet hade inget att invända mot regeringens bedömning (bet. 2017/18:TU1).

Utskottet vill framhålla att antalet omkomna och skadade motorcyklister och mopedister har minskat de senaste åren men konstaterar att det innebär stora utmaningar att kunna nå målet för mc. Utskottet vill starkt betona att det viktigaste för att öka motorcykeltrafikens säkerhet är att vidta åtgärder som förebygger olyckor, men det är också viktigt att lindra konsekvenserna om en olycka trots allt skulle inträffa. Utskottet vill här särskilt framhålla att det är viktigt att ta hänsyn till de olika färsätten och de oskyddade trafikanterna när vägar utformas. Utskottet vill starkt betona att det är grundläggande att utformningen av vägarna ger alla olika trafikantgrupper förutsättningar att färdas på ett trafiksäkert sätt. Utskottet anser att det är positivt att det görs olika satsningar för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och vill understryka vikten av en fortsatt inriktning på att trafikmiljön utformas även med motorcyklister i åtanke.

### *Räcken och sidoområdesåtgärder*

När det gäller frågan om vägräcken och motorcyklister kan utskottet konstatera att det finns vissa problem men att Trafikverket menar att räcken gör stor nytta för trafiksäkerheten och räddar ca 80 trafikanters liv varje år. Räckena skyddar trafikanter från att krocka med mötande trafik eller med farliga föremål vid sidan av vägen. Trafikverket betonar att räckena också skyddar trafikanter från att köra ned i vattendrag eller falla från höga höjder. Räcken dimensioneras normalt för personbilar, som är vanligast i trafiken, men på vissa platser anpassas räcken särskilt för gående, cyklister och motorcyklister.

Utskottet har inhämtat att mitträcken används på viktiga vägsträckor med mycket trafik och höga hastigheter. Trafikverket menar att mitträcken förbättrar säkerheten för alla trafikanter. Den säkerhetsvinst som mitträcket ger en motorcyklist kan delvis förklaras med att motorcyklisten slipper oväntad mötande eller korsande trafik, men också med att motorcyklisten förhindras att köra om och riskera att kollidera med mötande fordon. I åtta av tio mötesolyckor med omkomna motorcyklister kom mc:n över i mötande körfält.

Utskottet har vidare inhämtat att sidoräcken sätts upp där sidområdet inte bedöms vara tillräckligt säkert, dvs. där det som finns bakom räcket bedöms vara farligare att köra på än själva räcket. Trafikverket gör bedömningen att för motorcyklister är dagens sidoräcken inte lika effektiva som mitträcken, eftersom sidoräcken kan försämra säkerheten för motorcyklister. Det beror på att samma räcke som på ett bra sätt fångar upp rörelseenergin i en personbil kan utgöra ett farligt föremål för en motorcyklist. Det innebär ingen självklar säkerhetsvinst för motorcyklister att skyddas mot farliga föremål i sidområdet med sidoräcke, om sidoräcket i sig också är farligt att köra in i eller falla över.



Utskottet noterar att singelolyckor är den enskilt vanligaste olyckstypen där motorcyklister omkommer eller skadas allvarligt. I 30 procent av singelolyckorna omkommer motorcyklisten vid kollision med ett vägräcke. I endast ett av fem fall bedömdes att motorcyklisten hade hållit hastighetsgränsen, vilket medför en extra stor utmaning för väghållarna. Cirka 4–5 motorcyklister och lika många bilister omkommer varje år i kollision med räcken (ca 10 procent av det totala antalet omkomna motorcyklister i trafiken). Utskottet kan konstatera att antalet omkomna motorcyklister inte har ökat, trots att mängden mitträcken fördubblades under perioden 2000–2015. Även sidoräckena har blivit fler, och motorcykeltrafiken har ökat. Utskottet vill peka på att det är svårt att bedöma vad som skulle ha hänt om räcken inte hade funnits.

I några av de motioner som behandlas i detta betänkande uppmärksammas särskilt vajerräcken. Utskottet konstaterar att under perioden 2004–2016 omkom totalt 540 motorcyklister i olyckor. Trafikverket uppger att 13 av de 32 motorcyklister som omkom i mitträckesolyckor omkom i samband med vajerräcke, vilket är 2 procent av totala antalet omkomna motorcyklister. Av de 34 motorcyklister som omkom i kollision med sidoräcke var det inga motorcyklister som omkom i sidoräckesolyckor med vajer. Ungefär 20 procent av dem som omkom i kollision med räcken hade bedömts hålla hastighetsgränserna. Av de motorcyklister som omkom i kollision med ett sidoräcke körde 70 procent en supersportmaskin. För mitträcken var motsvarande andel 45 procent.

Utskottet noterar liksom tidigare år att det enligt Trafikverket inte går att se att någon typ av räcke skulle vara farligare än någon annan av de dominerande räckestyper som har studerats. Det finns dock utredningar och krockprover som pekar mot att räcken som är släta på trafiksidan och uppåt samt inte medger risk för underglidning är bättre med hänsyn till oskyddade trafikanter än räcken som har utstickande delar. Alla typer har sina fördelar och nackdelar, och väghållarna, dvs. oftast Trafikverket och kommunerna, använder den typ av räcke som bedöms vara bäst på respektive plats.

Utskottet konstaterar att Trafikverket ser över utformningen av vägräcken för att finna alternativa möjligheter som fungerar bättre utifrån motorcyklisternas perspektiv. Vidare har utskottet tagit del av att underglidningsskydd kan monteras på vägräcken för att minska riskerna för motorcyklister att skadas vid kollision med vägräcket. Trafikverket beslutade 2012 att installera och utvärdera underglidningsskydd på vägräcken på fyra testplatser under tre vintersäsonger. Enligt vad utskottet har erfårit har erfarenheterna från uppföljningen påverkat de krav som Trafikverket ställer på underglidningsskydd i regelsamlingen Vägars och gators utformning (VGU). I 2015 års utgåva av VGU tillkom krav på att sidan mot trafiken ska vara slät på räcken i anslutning till gång- och cykelbanor, på vägar som ingår i det transeuropeiska TEN-T-vägnätet, i ytterkurvor på avfartsramper och på övriga vägar med betydande motorcykeltrafik (100 eller fler per genomsnittligt dygn under

sommarhalvåret). Det tillkom också krav på att underglidningsskydd ska användas i ytterkurvor på avfartsramper på trafikplatser samt i vissa ytterkurvor med liten radie på tvåfältsvägar.

Enligt Trafikverket har flödesmätningarna för motorcyklar systematiserats, och 2017 skulle enligt Trafikverket 70 procent av det statliga vägnätet ingå. Trafikverkets bedömning är att detta är ett viktigt underlag för det fortsatta arbetet med prioritering av räckan och sidoområdesåtgärder.

Utskottet ser positivt på att Trafikverket fortsätter att följa den internationella kunskapsutvecklingen och att man också har flera pågående projekt för att ytterligare utveckla kraven på räckan. Exempelvis driver verket ett gemensamt projekt med Transportstyrelsen om vilka krav som ska ställas på räckan. En av de frågor som ska utredas är vilka ytterligare krav som ska ställas på räckan utifrån olika trafikantslag på olika platser. Ett annat projekt hanterar frågor om livscykelkostnader för olika typer av räckan. Projektet förväntas vara klart under 2018. Vidare har en särskild samordningsgrupp för vägutrustning som trafiksäkerhetsåtgärd bildats inom Trafikverket. Utskottet kan också notera att Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) sedan våren 2015 driver ett treårigt forskningsprogram som syftar till att höja säkerheten för hjulburna oskyddade trafikanter, framför allt cyklister, men också motorcyklister och mopedister. Syftet med forskningsprogrammet är att öka kunskapen om hjulburna oskyddade trafikanter och deras speciella förutsättningar i trafikmiljön. Utskottet kan avslutningsvis konstatera att Europaparlamentet i sin resolution från den 14 november 2017 påpekar att planeringen av infrastruktur (t.ex. vissa typer av skyddsräcken och farthinder) ibland leder till eller förvärrar vissa olyckor, särskilt för motordrivna tvåhjulingar. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att föreslå standardiseringsåtgärder som gör det möjligt att undvika sådana problem.

Utskottet anser sammanfattningsvis att det är viktigt att Trafikverket fortsätter sitt arbete med att se över befintliga vägräckan och vilka krav som bör ställas på räckan. Utskottet vill särskilt understryka att det i den ovan nämnda strategin från 2012 om att öka säkerheten för bl.a. motorcyklister konstateras att det finns behov av att se över befintliga vägräckan. I samband med utbyte eller reparation av räckan behöver t.ex. frågan ställas om räckan ska monteras igen och i sådant fall vilken typ av räckan. Utskottet vill lyfta fram att såväl fordon som räckan behöver fortsätta att utvecklas. På kort sikt behöver Trafikverket fortsätta att utveckla funktionella krav, så att räckena bättre motsvarar trafikens och förvaltarens behov. Lösningar som tillämpas i andra länder kan också införas i Sverige, om de bedöms vara effektiva. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket i samverkan med SMC har sammanställt en beskrivning av motorcyklisternas särskilda behov, och vill understryka vikten av att dessa uppmärksammas i samband med planering, utformning, byggande samt drift och underhåll.

### *Motorcykel i kollektivkörfält*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att beslut om att upplåta kollektivkörfält även för motorcyklar för att stimulera användningen av fordon som i mindre grad bidrar till trängseln är ett lokalt beslut som berörd kommun eller länsstyrelse fattar med stöd av 10 kap. 1 och 3 §§ trafikförordningen i samband med att en föreskrift om reserverade körfält och körbanor utfärdas som lokal trafikföreskrift. Utskottet noterar att motorcyklar sedan 1980-talet har varit tillåtna i ett antal kollektivkörfält i Stockholmsregionen. SMC har tagit fram en uppförandekod för att beskriva gällande lagstiftning för motorcyklister och för att beskriva ett gott trafikbeteende med syftet att minimera olycksrisker som kan uppstå då man delar bussfiler med övriga trafikanter som är tillåtna.

Enligt uppgift från Trafikverket finns det i dag 22 sträckor som tillåter mc i kollektivtrafikkörfält, varav tre är Trafikverkets vägar från Ekerö och Nacka. Trafikverket har framfört till utskottet att man inte har någon beslutanderätt för lokala trafikföreskrifter när det gäller hur busskörfälten nyttjas. Beslutsmandaten ligger på berörd kommun för kommunala vägar och på länsstyrelsen för statliga vägar.

Utskottet har vidare inhämtat att Trafikverket under hösten 2017 har utrett trafiksäkerhetseffekten av att tillåta mc och moped i kollektivtrafikkörfält. Trafikverket menar att trafiksäkerhetsargumentet inte kan användas för eller emot användandet av mc i kollektivtrafikkörfält. De internationella studier som finns tillgängliga har inte sammantaget kunnat visa en tydlig bild av vare sig säkerhetshöjande eller säkerhetsförsämrande effekter. I motorvägsmiljö visar studier att effekten är neutral, medan säkerhetseffekten är oklar i stadsmiljöer. Trafikverket konstaterar i nuläget att ett öppnande av fler kollektivtrafikkörfält för mc inte är någon prioriterad insats för att öka säkerheten för motorcyklister. När det gäller tillgänglighetsaspekterna betonar Trafikverket att det handlar om hur man använder det hårt belastade vägnätet runt större städer på mest effektiva sätt. Trafikverket konstaterar att anspråken är många och att inte bara motorcyklister vill få tillgång till den lediga kapacitet som kan finnas i busskörfälten på vissa tider och platser. Som exempel nämns att även buss i beställningstrafik, skolskjuts, färdtjänst, taxi och varutransporter vill kunna använda busskörfälten. Trafikverket konstaterar att trängseln samtidigt fortsätter att öka. Det händer också mycket när det gäller utvecklingen av självkörande fordon, små elfordon i olika former, både på två och fyra hjul, nya samåkningslösningar m.m. som ställer nya krav på hur vägrummet ska disponeras. Trafikverket betonar att de faktiska besluten om på vilka sträckor busskörfälten kan användas för andra kategorier än buss fattas på lokal nivå och måste också fortsättningsvis fattas där.

Utskottet menar att den ordning som gäller är tillfredsställande, dvs. att det är en fråga för respektive kommun att tillåta att motorcyklar färdas i körfält som i huvudsak är till för fordon i linjetrafik. Det är enligt utskottets mening bra att trafikreglerna anpassas till de förhållanden som råder lokalt. Utskottet ser därmed inte något behov av att väcka initiativ i denna fråga.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Utskottet välkomnar det arbete som pågår med att öka säkerheten för motorcyklister och vill betona vikten av att detta arbete vidareutvecklas. Utskottet betonar att det är grundläggande att utformningen av vägarna ger alla olika trafikantgrupper förutsättningar att färdas på ett trafiksäkert sätt. Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet inte skäl att för närvarande vidta någon åtgärd med anledning av här behandlade motionsförslag och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1590 (SD) yrkandena 6–9, 2017/18:2862 (C) yrkande 1, 2017/18:3766 (KD) yrkande 7 och 2017/18:3833 (M) yrkande 32.

## Insatser mot alkohol vid bilkörning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. alkohol och alkobommar. Utskottet betonar att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Utskottet hänvisar till att det görs olika insatser mot alkohol i trafiken, men betonar samtidigt att åtgärderna behöver bli effektivare. Utskottet anser att den ökade användningen av alkohol är mycket positiv. Vidare framhåller utskottet att det har ett stort engagemang i frågan om alkobommar och kommer att noga följa utvecklingen av införandet av dessa.

Jämför reservation 7 (C) och 8 (KD).

## **Bakgrund**

### *Rattfylleri*

Rattfylleri är när en person kör ett motordrivet fordon med minst 0,2 promille alkohol i blodet eller har narkotika i blodet. Straffet för rattfylleri är enligt lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott böter eller fängelse i högst sex månader. Dessutom återkallas i normalfallet körkortet under tolv månader. Om det finns försvårande omständigheter kan spärrtiden bli längre. Grovt rattfylleri innebär att en person som kör ett motordrivet fordon har minst 1,0 promille alkohol i blodet eller 0,5 milligram per liter i utandningsluften, är avsevärt påverkad av alkohol eller annat medel och kör på ett sådant sätt att det innebär påtaglig fara för trafiksäkerheten. Vid grovt rattfylleri kan straffet bli fängelse i högst två år och körkortet kan återkallas under 24 månader. Grovt rattfylleri i kombination med grovt vållande till annans död kan ge upp till åtta års fängelse.

Av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor har enligt Trafikverket ca 20 procent alkohol i kroppen. Vid singelolyckor är det nästan hälften. Enligt Trafikverket är i genomsnitt var femhundrade bilist rattfull. Det motsvarar ca 0,2 procent av trafiken. År 2016 omkom 83 personer i en alkohol- eller

drogrelaterad trafikolycka, vilket är 31 procent av alla omkomna i trafiken. Alkohol påvisades hos tre av sju (43 procent) omkomna mopedförare och tio av 37 (27 procent) omkomna förare av tvåhjulig motorcykel under 2016. Bland omkomna fyrhjulingsförare var fyra av fyra (100 procent) alkoholpåverkade.

Under 2016 omkom 35 personer i narkotikarelaterade olyckor, vilket var 14 personer fler än 2015. Omkomna i drogrelaterade olyckor 2016 var bilister, motorcyklister, cyklister och gående.

Målet för trafiknykterheten är att minst 99,9 procent av trafikarbetet ska ske med nyktra förare 2020. En nykter förare definieras som en förare med blodalkoholhalt under 0,2 promille. Andelen nyktra förare har i stort sett varit oförändrad under perioden 2013–2016. Enligt Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen har andelen nykter trafik minskat något mellan 2015 och 2016. Andelen för 2016 är 99,76 procent.

### *Alkolås*

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

År 1999 infördes en försöksverksamhet för den som begått ett rattfylleri-brott att i stället för traditionell körkortsåterkallelse få en villkorlig sådan med rätt att under viss tid få fortsätta att framföra ett körkortspliktigt fordon, under förutsättning att detta hade ett godkänt alkolås. År 2006 lämnade Alkolåsutredningen ett antal olika förslag i sitt slutbetänkande (SOU 2006:72), och i 2008 års alkolåsutredning lämnades förslag till ett permanent system med alkolås för dömda rattfyllerister (SOU 2008:84). Riksdagen fattade i december 2010 beslut om att införa ett permanent system där körkortsinnehav med alkolås kan medges som ett alternativ till körkortsåterkallelse vid rattfylleri (prop. 2010/11:26, bet. 2010/11:TU7, rskr. 2010/11:83). Syftet med systemet är att minska risken för återfall i rattfylleri på grund av alkoholintag och därigenom minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken. Systemet innebär att det i princip blir obligatoriskt för den som har dömts för rattfylleri att använda alkolås för att under det eller de närmaste åren ha rätt att köra motorfordon. I Transportstyrelsens uppgifter ingår att fortlöpande följa upp de närmare effekterna av ändringen.

Reglerna om möjligheten att i stället för återkallelse få körkort med villkor om alkolås kan tillämpas för förare vars körkort annars kan återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri till följd av alkoholförtäring, dvs. vid brott mot 4 § respektive 4 a § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott (trafikbrottslagen). Vidare gäller att personen i fråga ska vara permanent bosatt i Sverige och ha ett körkort utfärdat i en stat inom EES. I den nu gällande lagstiftningen omfattar möjligheten att uppställa villkor om alkolås alla fordon som kräver körkort.

Riksdagen ställde sig våren 2017 bakom regeringens förslag till ändringar i körkortslagen. Lagändringarna innebär bl.a. att det har blivit möjligt att medge innehav av körkort med villkor om alkohol trots bruk av narkotiska preparat när behandling har ordinerats av läkare eller annan behörig receptutfärdare. Lagändringen trädde i kraft den 1 maj 2017.

I december 2017 beslutade regeringen om proposition 2017/18:63 om några frågor om alkohol. I propositionen lämnas förslag till vissa lagändringar som krävs för att Sverige ska uppfylla sina skyldigheter enligt det tredje körkortsdirektivet. För att bringa de svenska reglerna i överensstämmelse med det tredje körkortsdirektivet föreslår regeringen vissa ändringar i körkortslagen (1998:488) som gäller regleringen av körkort med villkor om alkohol efter rattfylleri. Utskottet har nyligen behandlat propositionen i betänkande 2017/18:TU7.

### *Alkobommar*

Alkobommar är anläggningar för nykterhetskontroll. Försöksverksamhet med automatiska alkbommar har pågått sedan hösten 2013 och inleddes vid Tysklandsterminalen i Göteborg. Inom ramen för detta projekt fick 8 700 last- och personbilsförare testa sin nykterhet innan de fick lämna terminalen. Den utvärdering som gjordes av Motorförarnas helnykterhetsförbund (MHF) visade att alkbommarna fungerade både snabbt och effektivt och att trafikflödet i hamnen inte påverkades negativt. Utvärderingen visade att tydlig information om att det finns en automatisk nykterhetskontroll i hamnen ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Försöksverksamhet pågick också från hösten 2014 och genom första halvan av 2015 i frihamnen i Stockholm där systemet har prövats med högre trafikvolym och fler kontrollstationer. Den utvärdering som MHF gjorde av verksamheten för 2014 indikerar bl.a. att de automatiska nykterhetskontrollerna också fungerar förebyggande och gör att fordonsförare i högre utsträckning avstår från att dricka alkohol på färjan.

År 2015 gav regeringen Trafikverket i uppdrag att i samråd med övriga berörda aktörer analysera vad som krävs för att införa alkbommar i vissa hamnar. Trafikverket kom i sin rapport från november 2015 fram till att alkbommar inte rekommenderas, eftersom det skulle riskera att påverka aktuella myndigheters samlade verksamheter menligt genom att resurserna endast skulle riktas mot en brottskategori, vilket går emot hur arbetssätten i övrigt utvecklas. Trafikverket uttalade bl.a. att om regeringen skulle välja att gå vidare med automatiska nykterhetskontroller borde ytterligare kunskaper utvecklas genom att en pilotverksamhet genomförs och utvärderas när det gäller kostnader, nytta och effekter. En sådan utvärdering skulle därefter kunna användas som underlag inför beslut om ett eventuellt vidare genomförande.

Regeringen gav den 14 april 2016 Trafikverket i uppdrag att förbereda ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller i vissa hamnar. Uppdraget

redovisades till regeringen den 31 januari 2017 med ett förslag om ett stegvist införande.

## Motionerna

I motion 2017/18:143 framför Said Abdu (L) att det finns många som döms för rattfylleri och får körkortet återkallat men som ändå fortsätter köra under berusning, både med och utan giltigt körkort. För att förhindra rattonykterhet och återfall kan alkolås monteras in i rattfylleridömdas fordon om återfallsrisken bedöms vara stor. Tillsammans med missbruksvård kan detta förhindra återfall i brottsmönstret. Motionären efterfrågar därför lagstiftning om alkolås i rattfylleridömdas fordon vid upprepade överträdelser.

I motion 2017/18:221 konstaterar Said Abdu (L) att ett stort antal människor skadas och dödas av förare som har alkohol i blodet. Motionären anser att straffen ska skärpas vid rattonykterhet och sjöfylleri, oavsett promille i blodet. Motionären efterfrågar därför att regeringen ges i uppdrag att tillsätta en utredning med uppdraget att väsentligt skärpa straffen för onykterhet i trafiken och sjöfylleri avseende indragandet av körkort och alkolås.

Per Klarberg m.fl. (SD) uppmärksammar i kommittémotion 2017/18:1585 att riksdagen 2015 riktade ett tillkännagivande till regeringen om att den skyndsamt borde se över frågan om hur ett införande av alkolås i hamnar kan genomföras. Automatiska nykterhetskontroller och tydlig information om dessa kontroller ger en betydande minskning av andelen onyktra förare. Motionärerna har respekt för att hamnarna får större logistiska problem med flöden genom hamnarna men anser att en säker och nykter trafikmiljö uppväger. Motionärerna efterfrågar därför att alkolås införs i gränshamnar med fordonstrafik (yrkande 5).

I motion 2017/18:2125 konstaterar Lena Asplund (M) att ett stort antal personer dödas och skadas på grund av alkohol i trafiken. En stor del av dem som åker fast återfaller. Motionären menar att med en utökad användning av alkolås kan många liv räddas. Yrkestrafikanter har ett särskilt ansvar i trafiken. I dag är många fordon som kör i yrkestrafik utrustade med alkolås, men detta bygger på frivillighet. Att införa alkolås som standard för nya personbilar och tunga fordon skulle rädda många liv. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa alkolås i nya personbilar.

I motion 2017/18:2417 i denna del konstaterar Lorentz Tovatt (MP) att fart, alkohol och slarvig körning dödar i trafiken. Motionären pekar på att det pågår en snabb teknikutveckling på området. Exempelvis kan alkolås enkelt sättas in i varje bil. Motionären efterfrågar därför att regeringen ska komma med förslag om att införa alkolås i alla nyregistrerade bilar.

I motion 2017/18:2691 konstaterar Thomas Strand (S) att bilar blir tekniskt smartare och säkrare och att det kontinuerligt behöver ställas nya krav på tekniken som innebär större säkerhet för trafikanter för att nå nollvisionen. Smart teknik som förhindrar alkoholpåverkade personer att framföra ett fordon

skulle kunna vara ett viktigt steg att ta. Motionären efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkohol i nya bilar.

I motion 2017/18:2746 uppmärksammar Karin Svensson Smith (MP) att återfallsrisken för dem som lagförts för rattfylleri är stor. Mörkertalet för rattfyllerister är stort eftersom polisen inte har resurser att kontrollera mer än en bråkdel. Motionären menar att alla fordon borde vara utrustade med teknik som gör att fordonet inte går att starta om föraren har alkohol i utandningsluften. Motionären efterfrågar därför att de som har dömts för rattfylleri får ett krav på alkohol inskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav (yrkande 10).

I motion 2017/18:3474 framför Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) att alkohol är bra och bör finnas i fler fordon, varför regeringen på olika sätt bör verka för att fler fordon utrustas med alkohol. Motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja bruket av alkohol i fordon (yrkande 9).

Robert Halef m.fl. (KD) betonar i kommittémotion 2017/18:3766 att en viktig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten är att minska alkoholen i trafiken. Motionärerna anser att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen. Motionärerna efterfrågar därför att det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken fortsätter (yrkande 8). Motionärerna efterfrågar vidare en utredning om alkohol eller annan teknik på alla nya bilar i Sverige som förhindrar rattfylleri (yrkande 11). Motionärerna konstaterar också att regeringen har föreslagit att alkobommar sätts upp vid vissa hamnar. Motionärerna anser att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter och efterfrågar därför ett uppdrag till Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar (yrkande 14). Ett krav på alkohol finns redan för den som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR). Motionärerna vill att alla trafikskolor ska följa deras exempel för att säkra trafiknykterheten. Motionärerna efterfrågar därför alkohol på alla nya fordon som används i körkortsutbildning (yrkande 33).

## **Utskottets ställningstagande**

### *Alkohol i trafiken*

Utskottet vill inledningsvis betona att den som har alkohol eller andra droger i kroppen är en livsfarlig bilförare. Alkoholen påverkar i stort sett hela kroppen. När alkoholhalten i blodet ökar, minskar ögonens förmåga att samarbeta. Det leder i sin tur till sämre förmåga att bedöma avstånd. Den som blir riktigt berusad kan börja se dubbelt. Reaktions tiden blir längre redan vid låga promillenivåer. Alkoholen bedövar det centrala nervsystemet. Därför blir samspelet mellan muskler och nerver sämre. Hjärnan klarar inte av att ta in



information från ett lika stort synfält som i nyktert tillstånd. Vidare har alkoholen en dämpande effekt på kroppen, och man märker inte att tröttheten smyger sig på.

Utskottet uppmärksammar att enligt Trafikverket har ca 20 procent av de motorfordonsförare som dör i trafikolyckor alkohol i kroppen. Vid singelolyckor är det nästan hälften. Enligt Trafikverket sker i Sverige minst 15 000 resor varje dag med förare som är så påverkade att de skulle dömas för rattfylleri om de upptäcktes. Andelen nykter trafik minskade något mellan 2015 och 2016. Under de första åren efter det att mätningarna började 2007 ökade andelen nykter trafik, men utvecklingen stannade av och går nu åt fel håll. Utskottet menar att detta är bekymmersamt. Resultatet för 2016 ligger under kurvan för nödvändig utveckling, och Trafikverket gör bedömningen att målet för trafiknykterheten 2020 inte kommer att uppnås.

Utskottet välkomnar att det görs olika insatser från myndigheternas sida när det gäller att motarbeta rattfylleri. En möjlighet för att nå målen om en nykter trafik är att utveckla nya användningsområden och arbetsmetoder för trafiksäkerhetsteknik, bl.a. för kontroll av nykterhet. Ett annat exempel är att en arbetsgrupp med deltagare från Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten, MHF, Folkhälsomyndigheten och VTI har tagit fram en strategi för arbetet för en ökad andel nykter trafik. Ytterligare ett exempel är att Trafikverket har tagit fram ett skolmaterial för lektioner och samtal på bl.a. högskolan och gymnasiet om alkohol och droger i trafiken, Don't drink and drive.

Utskottet noterar att Polismyndigheten enligt sin årsredovisning för 2016 har minskat sin aktivitet inom trafikbrottsområdet. Som exempel nämns att antalet utfärdade ordningsböter minskade med 52 procent mellan 2011 och 2016 (från 293 000 till 142 000) och att antalet alkoholutandningsprov under samma period minskade med 65 procent (från 2 740 000 till 963 000). De tre typer av ordningsböter som minskat mest är brott mot hastighets- och bilbältesbestämmelser och beteendebrott. Utskottet konstaterar att målet för polisens trafiksäkerhetsarbete sedan länge har varit att antalet skadade och döda i trafiken ska minska. För att uppnå detta mål har polisen tidigare bl.a. använt sig av kvantitativa nivåer för hur många alkoholutandningsprover som ska genomföras per år. I årsredovisningen för 2016 konstateras att den minskade aktiviteten inom polisen sammanfaller i tid med borttagandet av kvantitativa nivåer i polisens planeringsförutsättningar för 2012–2014. Polismyndigheten konstaterar att en kraftigt minskad aktivitet inom trafikbrottsområdet långsiktigt kan få negativa konsekvenser för trafiksäkerheten eftersom färre personer som begår trafikbrott av olika slag då kan fångas upp. Utskottet vill framhålla att det därför är viktigt att följa den fortsatta utvecklingen av utandningsproven.

Utskottet har vidare uppmärksammat att Folkhälsomyndigheten i regleringsbrevet för 2017 och 2018 har fått i uppdrag att vara samordnande myndighet för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Inom ramen för Folkhälsomyndighetens uppdrag att stödja genomförandet av en samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken 2016–2020

(ANDT-strategin) ska myndigheten vara sammanhållande och samordnande myndighet för de nationella myndigheter som samverkar enligt modellen för samverkan mot alkohol och droger i trafiken. Modellen innebär att misstänkta ratt- och sjöfyllerister så snabbt som möjligt ska få möjlighet att komma i kontakt med socialtjänst eller beroendevård om de vill ha hjälp med att ändra sina alkohol- eller drogvanor. De myndigheter som ingår i samverkan är Trafikverket, Transportstyrelsen, Polismyndigheten och Socialstyrelsen. Ett insatsområde i strategin är att motverka trafikrelaterade skador och dödsfall till följd av alkohol- och narkotikabruk. Utskottet konstaterar att Folkhälso-myndighetens arbete ska avrapporteras till Regeringskansliet i anslutning till den redovisning som görs för uppdraget att stödja genomförandet av ANDT-strategin.

Utskottet vill även peka på den samverkan som sker mellan olika myndigheter mot alkohol och droger i trafiken (Smadit) med syftet att ge stöd till personer som rapporteras för rattfylleri. Personen får hjälp att träffa personal från socialtjänsten eller beroendevården. Där kan man prata igenom det som har hänt och ges möjlighet till att förändra livssituationen. Personen själv avgör om hon eller han vill ha fortsatt kontakt. Målet är att minska antalet påverkade förare genom att minska återfallen i rattfylleri.

Vidare kan i sammanhanget nämnas att Europaparlamentet i en resolution från den 14 november 2017 konstaterar att omkring 25 procent av det totala antalet dödsolyckor per år i trafiken i Europa orsakas av alkoholkonsumtion. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att utvärdera det eventuella mervärdet av att harmonisera EU:s alkoholgräns till 0,0 procent för nya förare under deras första två år och för yrkesförare, och välkomnar vissa medlemsstaters nolltolerans mot rattfylleri.

När det gäller frågor om straff för rattfylleri kan utskottet konstatera att när någon rapporteras för rattfylleri startar två olika processer: den straffrättsliga (tingsrätten) och den körkortsadministrativa (Transportstyrelsen). Utskottet noterar att straffet för rattfylleri oftast är dagsböter, och för grovt rattfylleri är fängelse det vanligaste straffet. Enligt Trafikverket verkställs fängelsestraff i stor utsträckning med elektronisk fotboja. Den som får sitt körkort återkallat längre än 12 månader måste göra ett nytt förarprov. Om det är ett första-gångsbrott och om föraren inte har orsakat någon olycka, brukar straffet bli villkorlig dom eller skyddstillsyn kombinerat med samhällstjänst. Skyddstillsyn kan innebära att den dömda får läkarvård eller nykterhetsvårdande behandling. Om föraren har höga promillehalter i blodet blir straffet även vid första-gångsbrott oftast fängelse. Straffet kan också bli kontraktsvård, där den dömda skriver på ett vårdkontrakt med preciserade villkor. Om villkoren inte uppfylls kan skyddstillsynen ersättas av fängelsestraff. Skyddstillsynen ska kombineras med övervakning i åtminstone ett år. En alkoholpåverkad förare som skadar någon eller orsakar dödsfall kan få upp till åtta års fängelse.

Trafikverket uppger att rattfylleri så gott som alltid leder till att körkortet återkallas. Bara vid halter på 0,2–0,3 promille finns möjlighet till varning i stället för återkallelse. Spärrtiden är oftast 12 månader för rattfylleri och

24 månader för grovt rattfylleri, om det sker vid upprepade tillfällen eller om det är rattfylleri i kombination med diagnosen missbruk/beroende av alkohol. Vid drograttfylleri är spärrtiden vanligtvis minst 12 månader. Det gäller även om brottet inte har bedömts som grovt. Under spärrtiden får inget nytt körkort utfärdas. Den som dömts för rattfylleri eller grovt rattfylleri måste ansöka om ett nytt körkortstillstånd för att få tillbaka körkortet. Om spärrtiden är högst 12 månader behöver den dömde inte göra ett nytt förarprov, utan endast lämna in ansökan om att få ett nytt körkort utfärdat. Om spärrtiden är längre än 12 månader måste den dömde göra ett nytt förarprov, med kunskapsprov och körprov.

Utskottet vill sammanfattningsvis understryka att alkohol- och drog-påverkade förare är en mycket stor riskfaktor i trafiken och att det finns ett tydligt samband mellan trafikolyckor och rattfylleri. Utskottet konstaterar att det görs olika insatser mot alkohol och droger i trafiken men vill samtidigt betona att åtgärderna mot rattfylleri behöver bli effektivare för att minska antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken och för att uppnå trafik-säkerhetsmålen och nollvisionen.

### *Alkolås*

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

Utskottet välkomnar att det har vidtagits en del åtgärder när det gäller bruket av alkolås. Som exempel kan nämnas att Trafikverket redan 2010 tillsammans med MHF och alkolåsleverantörerna tog fram en lista över tekniska specifikationer och tips på vad man behöver tänka på när man avser att köpa alkolås. Enligt Trafikverket kan checklistan ses som en rekommendation som kan underlätta när man ska ställa krav vid en upphandling. Utskottet noterar att vid VTI utvärderas systemet med alkolås efter rattfylleri på olika sätt. En enkätstudie visar att de flesta som har svarat i studien och använt alkolås efter rattfylleri upplever en förbättrad hälsosituation ett tag efter rattfylleri-händelsen. Respondenterna uppger att de dricker alkohol mer sällan eller aldrig, och när de dricker är det en mindre mängd än tidigare. Många är nöjda med att kunna fortsätta köra bil men efterfrågar förbättringar av systemet. Bland dem som har alkolås och arbetar är behovet att kunna köra i arbetet och

ta sig till arbetet de viktigaste skälen till att välja alkoholås. Bland dem som inte arbetar är de viktigaste skälen att körkortet behövs för att kunna ha ett socialt liv och en meningsfull fritid, samt för inköp. För dem utan alkoholås är de viktigaste skälen till att inte ansöka att det kostar för mycket att ha alkoholås, att de inte har något alkoholberoende eller alkoholmissbruk och inte vill bli ”stämplade” med ett alkoholås eller att de klarar sig bra utan körkort.

Utskottet vill vidare framhålla att enligt Trafikverket kräver allt fler alkoholås vid entreprenad-, fordons-, persontrafik- eller transportupphandlingar. Företag och organisationer beslutar om att installera alkoholås i sina fordon som ett led i ett trafiksäkerhetsarbete. Alkoholås kan också vara en del i arbetsmiljöarbetet för att göra transporter och resor säkra. Utskottet noterar att Trafikverket ställer krav på alkoholås vid entreprenadupphandlingar. Trafikverket ingår tillsammans med Transportstyrelsen i ett europeiskt nätverk som träffas en gång per år och tar upp erfarenheter från bl.a. användning av alkoholås i förebyggande syfte. Nätverket uppmärksammar dessutom forskning och utveckling, framsteg i projekt med ny nykterhetsstödande teknik, standarder, föreskrifter m.m. Sverige deltar vidare genom Trafikverket i det europeiska samarbetet med standardisering av alkoholås samt informerar och sammankallar den svenska nationella spegelgruppen inom SEK Svensk Elstandard. Utskottet välkomnar den positiva utveckling som har skett när det gäller användningen av alkoholås och som har medfört att allt fler kommuner har valt att ställa krav på alkoholås vid upphandling, i synnerhet för skolbussar men också för t.ex. färdtjänst. Enligt Sveriges Bussföretag var andelen bussar med alkoholås inom den upphandlande kollektivtrafiken 2017 ca 95 procent eller 9 503 av totalt 9 956 bussar.

Trafikverket samverkar om att ta fram kunskapsunderlag och strategier inom området nykter trafik, samt för innovativa steg mot smart teknik och metodik som förhindrar alkoholfylleri. Verket stöder teknikutveckling av nykterhetsstödande system som kan installeras i fordon i framtiden. Vidare kan nämnas att Autoliv är en av två aktörer i forskningsprogrammet Driver Alcohol Detection System for Safety (DADSS) som initierats av det amerikanska trafiksäkerhetsverket National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) i samverkan med branschorganet Automotive Coalition for Traffic Safety (ACTS). Utskottet vill också peka på att Trafikverket är en av flera initiativtagare till projektet Drive Me i Göteborg. Inom projektet utrustas ett antal fordon med alkoholsensorteknik som möjliggör datainsamling som grund för fortsatt forskningsarbete.

Utskottet uppmärksammar även att Europaparlamentet i en resolution från den 14 november 2017 betonar behovet av att skapa förutsättningar för installation av alkoholås och system för att upptäcka om förare är distraherade eller trötta, och uppmuntrar till användning av alkoholås för yrkesförare och för förare som har orsakat trafikolyckor under påverkan av alkohol och som följaktligen har dömts för rattfylleri, som en rehabiliteringsåtgärd.

Utskottet vill understryka att innovation och digitalisering går snabbt inom fordonsutvecklingen och att vi successivt kommer att möta andra former och

lösningar för att öka andelen nyktra förare i vårt transportsystem. Utskottet betonar att det är viktigt med fortsatt utveckling av ny teknik för att förhindra rattonykterhet.

När det gäller frågan om alkohol i fordon som används i körkortsutbildning konstaterar utskottet med tillfredsställelse att Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) 2009 beslutade att varje medlemsföretag ska ha alkohol installerade i samtliga övningsbilar för personbilsutbildning. STR är en organisation för trafikskoleföretag som bedriver yrkesmässig förarutbildning. STR har drygt 600 trafikskoleföretag som medlemmar, vilket utgör ca 80 procent av landets trafikskolor. I december 2016 beslutade STR att kravet på alkohol ska breddas till att gälla samtliga behörigheter. Alkotest innan man kör blir därmed obligatoriskt för samtliga körkortsbehörigheter och förarbevis. Utskottet välkomnar detta.

### *Alkobommar*

Utskottet har under de senaste åren följt frågan om alkobommar med stort intresse och kan nu med tillfredsställelse konstatera att införandet av permanenta alkobommar kommer att påbörjas under första halvåret 2018. Riksdagen har beslutat att avsätta medel till detta, och Trafikverket har fått ett tydligt uppdrag.

Riksdagen beslutade våren 2015 om ett tillkännagivande om att regeringen med skyndsamhet bör se över frågan om hur ett införande av alkobommar i gränshamnarna ska kunna genomföras (bet. 2014/15:TU8, rskr. 2014/15:145). Utskottet framförde i betänkande 2015/16:TU13 att man var positiv till de slutsatser som MHF drog av utvärderingarna av försöksverksamheten med automatiska alkobommar som pågått sedan hösten 2013. Utskottet delade Trafikverkets bedömning att ett permanentande av försöken med alkobommar kan kräva ytterligare utvärderingsarbete, men utskottet ville framhålla de påvisbara positiva effekter för minskad rattonykterhet som framgår av tillgängliga utvärderingar. Hösten 2015 uttalade regeringen att alkobommar är ett effektivt medel för att kontrollera och stoppa rattfylleri och att det samtidigt ligger i linje med nollvisionen (prop. 2015/16:1). Regeringen hänvisade också till de försök som genomförts och konstaterade att kontrollerna rent tekniskt fungerat väl och att de tillsammans med information riktad till förarna i samband med incheckning och på färjorna har haft en preventiv effekt. Utskottet såg positivt på regeringens uttalande.

Som en del i det förebyggande arbetet mot rattfylleri fattade regeringen den 14 april 2016 beslut om att ge Trafikverket i uppdrag att utreda frågan om hur ett införande av anläggningar för nykterhetskontroller, alkobommar, i tre till fem hamnar i Sverige lämpligast ska genomföras. Trafikverket såg i sin redovisning från januari 2017 konkurrensituationen som en kritisk aspekt som måste respekteras. För att en snedvridning av hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor ska bli så minimal som möjligt föreslog Trafikverket att nykterhetsstödande kontroller införs på samtliga hamnar med förarbunden

färjetrafik samt vid Öresundsbron, dvs. 23 hamnar plus Öresundsbron. Trafikverket var övertygat om att ett rätt utformat verktyg och en väl övervägd verksamhet med framgång även skulle kunna användas vid andra trafikintensiva platser. Trafikverket föreslog att man utvecklar ett innovativt koncept och att det införs stegvis.

Hösten 2017 presenterade regeringen sin satsning på alkobommar. Automatiserade nykterhetskontroller i hamnar är en del i regeringens nysatsning på trafiksäkerhet och arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Utskottet välkomnar satsningen och menar att automatiserade anläggningar för nykterhetskontroller i hamnar och på andra strategiska platser kommer att utöka polisens möjligheter till kontroller med alkoholutandningsprov och bidra till att reducera antalet omkomna och skadade i alkoholrelaterade trafikolyckor. Som ett första steg i en satsning ska relevanta hamnar förses med automatiserade nykterhetskontroller. För detta görs en satsning på 78 miljoner kronor under 2018–2020.

Regeringen har framfört att synliga anläggningar för automatisk hastighetsövervakning (ATK) har visat sig ha en hög allmän- och individpreventiv effekt trots en relativt låg grad av aktivering. Utskottet delar regeringens bedömning att en liknande hög preventiv effekt går att uppnå vid ett införande av automatiska nykterhetskontroller, vilket främjar en ökad trafiknykterhet. Utskottet menar att införandet av automatiska nykterhetskontroller behövs för ett ökat fokus på trafikanternas nykterhet och för att minska rattfylleriet, vilket är särskilt viktigt både för satsningar på ordning och reda på vägarna och för nollvisionen.

I september 2017 fick Trafikverket i uppdrag att införa anläggningar för nykterhetskontroll i vissa hamnar. Trafikverket ska även föreslå hur mobila lösningar för automatisk nykterhetskontroll kan användas vid övriga hamnar och andra lämpliga platser i trafikmiljön. En delredovisning av uppdraget ska lämnas till Regeringskansliet senast den 31 mars 2018. Införandet ska ske stegvis och med målet att minst en anläggning ska vara i drift senast den 1 juli 2018. Uppdraget ska därefter slutredovisas senast den 31 december 2020. Regeringen framförde i proposition 2017/18:63 att vidtagna åtgärder innebär att riksdagens tillkännagivande om insatser mot alkohol vid bilkörning är slutbehandlat. Utskottet har i betänkande 2017/18:TU7 behandlat regeringens hantering av tillkännagivandet.

Utskottet har ett stort engagemang i denna fråga och kommer att noga följa utvecklingen av införandet av alkobommar. Utskottet menar att alkobommar är ett effektivt medel för att stärka trafiksäkerheten genom att de kontrollerar och stoppar rattfylleri. Alkobommar är den viktigaste kontrollen för att förhindra att lastbils-, buss- och bilförare som kommer med färjor från andra länder i onyktert tillstånd kör in och trafikerar vägarna i Sverige. Utskottet vill dock i sammanhanget även lyfta fram vikten av konkurrensneutralitet. Det är viktigt att inte snedvrیدا hamnarnas och rederiernas konkurrensvillkor i samband med det stegvisa införandet.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:143 (L), 2017/18:221 (L), 2017/18:1585 (SD) yrkande 5, 2017/18:2125 (M), 2017/18:2417 (MP) i denna del, 2017/18:2691 (S), 2017/18:2746 (MP) yrkande 10, 2017/18:3474 (C) yrkande 9 och 2017/18:3766 (KD) yrkandena 8, 11, 14 och 33.

## Kommunikationsutrustning och körning

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om användning av mobiltelefoner vid bilkörning. Utskottet välkomnar att regeringen har beslutat om en ändring i trafikförordningen som innebär att det inte längre är tillåtet för en förare att använda en mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning genom att hålla den i handen under färd med motordrivet fordon.

### **Bakgrund**

Sverige har ratificerat 1968 års FN-konvention om vägtrafik (Wienkonventionen). I artikel 8 i konventionen infördes 2004 en ny punkt 6 som bl.a. innehåller ett förbud mot att använda handhållna telefoner under körning med ett motorfordon. Enligt bestämmelsen, som trädde i kraft den 28 mars 2006, ska en förare av ett fordon alltid minimera andra aktiviteter än själva körningen. Den nationella lagstiftningen bör innehålla regler om förarens användning av mobiltelefoner. Länderna ska åtminstone införa förbud mot att föraren av ett motorfordon eller en moped använder en handhållen mobiltelefon när fordonet är i rörelse. Totalt har 26 EU-medlemsländer infört denna regel i någon form. Flertalet länder har endast infört krav på handfriutrustning, och inget EU-medlemsland har infört ett totalt förbud mot att använda mobiltelefoner under körning. Även övriga konventionsländer har med något undantag infört regeln i någon form.

I trafikförordningen (1998:1279) fastslås det att en trafikant ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs med hänsyn till omständigheterna för att undvika trafikolyckor. Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som att använda mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet. Denna bestämmelse infördes i december 2013 och syftade till att öka trafiksäkerheten genom att förbjuda det användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning som ansågs vara trafikfarligt.

## Motionerna

I motion 2017/18:1244 framhåller Margareta Cederfelt (M) att handhållen mobiltelefon påverkar reaktionsförmågan hos föraren och att olycksrisken ökar om föraren sms:ar. Motionären pekar på att flera EU-länder har lagkrav på handfriutrustning för att mobiltelefoner ska få användas under körning, medan den svenska trafikförordningen har otydliga formuleringar om att föraren får ägna sig åt mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på framförandet av fordonet. Med en tydligare formulering ökar signalvärdet, och möjligheten till alternativa tolkningar minskar. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheterna till en tydligare formulering i trafikförordningen gällande mobiltelefon och bilkörning.

Per Klarberg m.fl. (SD) betonar i kommittémotion 2017/18:1590 att mobiltelefonin skapar problem från trafiksäkerhetssynpunkt genom att stjäla uppmärksamhet från vägen, vilket har jämförbar risk med att köra alkoholpåverkad. Motionärerna menar att regelverket är otydligt, och det krävs att man kan bevisa att användandet av mobiltelefon påverkat körningen negativt, vilket ger polisen en omöjlig uppgift att bevisa vad det är som gör att föraren framfört sitt fordon trafikfarligt. Motionärerna efterfrågar därför att införandet av ett tydligt förbud mot användande av handhållna mobiltelefoner vid körning påskyndas (yrkande 3).

I motion 2017/18:1695 framför Stina Bergström (MP) att en viktig orsak till bristande koncentration under bilkörning är mobilanvändning, genom både samtal och sms. Dagens regelverk är alltför otydligt, och det har inte lett till någon större minskning av mobilprat och sms:ande i bilen. Motionären konstaterar att många bilförare anser att deras användning av mobilen inte påverkar deras körning, och det faller på trafikpolisen att bevisa det motsatta. Motionären efterfrågar därför att trafikförordningen skyndsamt skärps så att användning av mobiltelefon utan handfri vid bilkörning blir förbjuden.

I motion 2017/18:1699 framför Jan Lindholm (MP) att en av orsakerna till att den vikande trafikolyckstrenden nu tycks ha vänt uppåt är det ökade användandet av mobiltelefoner i trafiken. Motionären vill ha ökad restriktivitet och uppföljning. Regeringen bör enligt motionären ta fram förslag på lämpliga åtgärder som kan bidra till att mobilanvändning vid bilkörning så långt möjligt upphör. Det kan handla om kampanjer, teknik för övervakning och dokumentation, straffskärpning och andra åtgärder. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilkörning och mobiltelefoni.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att riksdagen vid flera tidigare tillfällen (2011, 2013 och 2014) har riktat tillkännagivanden till regeringen när det gäller frågan om användning av kommunikationsutrustning och mobiltelefoner vid bilfärd.



Riksdagen tillkännagav i april 2011 för regeringen att den bör beakta den forskning som har bedrivits och pågår på området mobiltelefonanvändande vid bilkörning, för att sedan återkomma till riksdagen med förslag till de åtgärder som krävs, eller redovisa vidtagna åtgärder när det gäller mobiltelefonerande vid bilkörning (bet. 2010/11:TU18, rskr. 2010/11:222). Som ett svar på tillkännagivandet återkom regeringen i december 2012 med en skrivelse till riksdagen (skr. 2012/13:60) med en redogörelse för de åtgärder man avsåg att vidta för att få en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning. I de aviserade åtgärderna ingick en översyn och skärpning av kraven i trafikförordningen (1998:1276) om allmän omsorg och varsamhet för förare av motorfordon samt ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en plan för andra åtgärder som långsiktigt ökar förarnas medvetenhet om riskerna med att använda kommunikationsteknik under körning.

Riksdagen riktade i mars 2013 ett nytt tillkännagivande till regeringen där riksdagen bad regeringen att återkomma med ett förslag till lagstiftning mot sådan användning av kommunikationsutrustning vid bilkörning som tar betydande uppmärksamhet från körningen och därmed hotar trafiksäkerheten (bet. 2012/13:TU7, rskr. 2012/13:179). För att åstadkomma en mer trafiksäker användning av kommunikationsutrustning när man kör motordrivna fordon infördes den 1 december 2013 en ny bestämmelse i trafikförordningen (4 kap. 10 §) med lydelsen: ”Vid färd på väg med ett motordrivet fordon får föraren ägna sig åt aktiviteter som användande av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning endast om det inte inverkar menligt på förandet av fordonet.” Den dåvarande regeringen gav samtidigt ett uppdrag till Transportstyrelsen att ta fram en åtgärdsplan avseende trafikfarlig användning av kommunikationsutrustning under körning på väg. Uppdraget, som redovisades i april 2014, resulterade i ett antal åtgärder som skulle bidra till att stödja trafiksäker användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning. Bland annat genomfördes informations- och utbildningsinsatser för att stärka en trafiksäker användning av kommunikationsutrustning i fordon. En informationsinsats i form av Sluta rattsurfa-kampanjen har genomförts i tre omgångar sedan 2014. Transportstyrelsen konstaterade i sin utvärdering från april 2017 sammanfattningsvis att vissa åtgärder hade genomförts eller påbörjats medan andra inte hade realiserats i planerad omfattning.

Våren 2014 beslutade riksdagen om ett nytt tillkännagivande om kommunikationsutrustning och körning där regeringen uppmanades att återkomma till riksdagen med ett förslag till lagstiftning med skärpta regler mot viss mobilanvändning vid bilkörning (bet. 2013/14:TU9, rskr. 2013/14:181). I maj 2016 gav regeringen Transportstyrelsen i uppdrag att utvärdera om de åtgärder som vidtagits för att minimera trafikfarlig användning av mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning under körning är tillräckligt effektiva från trafiksäkerhetssynpunkt. Transportstyrelsen redovisade uppdraget 2017 och lämnade bl.a. ett förslag om att föraren inte bör få använda mobiltelefon på ett sådant sätt att han eller hon håller den i handen. Transportstyrelsens utvärdering visade att det fanns en del

tillämpningsproblem. Det har visat sig vara problematiskt för såväl åklagare som polis och Transportstyrelsens körkortsavdelning att bedöma vad som är ett trafikfarligt beteende. Därtill kommer att bestämmelsen är utformad så att huruvida ett brott begås eller inte är situationsbetingat. I och med att förbudet mot användning av mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning inte är absolut måste en bedömning av vad som avses med menligt göras. Detta kommer till uttryck i att endast ett 80-tal personer per år fällts för brottet, och i ännu färre fall har ett körkortsingripande med hänsyn till trafiksäkerheten gjorts. Vidare pekade Transportstyrelsen på att definitionen av kommunikationsutrustning inte heller är helt klar.

Transportstyrelsen konstaterade att det finns behov av ytterligare åtgärder. Problemen med det trafikfarliga användandet av mobiltelefon och andra typer av kommunikationsutrustning kan inte lösas genom en enskild åtgärd. Transportstyrelsen föreslog därför ett brett spektrum av åtgärder som en rad olika aktörer ska ansvara för. Transportstyrelsen drog bl.a. slutsatsen att trafikförordningens bestämmelse kan kompletteras med ett förbud mot att använda handhållen mobiltelefon. En sådan komplettering bedöms i vissa avseenden och i viss utsträckning kunna lösa problem som regleringen är behäftad med. En sådan ändring innebär även att Sverige då skulle leva upp till 1968 års konvention om vägtrafik (Wienkonventionen) som säger att medlemsstaterna åtminstone ska förbjuda att förare vid färd på väg med motordrivna fordon använder handhållen mobiltelefon.

Utskottet har framhållit de risker som användning av mobiltelefon och annan kommunikationsutrustning medför när det gäller trafiksäkerheten på vägarna. Utskottet menar att det är viktigt att minska riskerna för olyckor i trafiken och att det har varit nödvändigt med ytterligare åtgärder för att undvika onödiga säkerhetsrisker förknippade med användning av mobiltelefon i samband med bilkörning. Utskottet välkomnar därför att regeringen den 30 november 2017 beslutade om en ändring i trafikförordningen när det gäller hur mobiltelefoner och annan kommunikationsutrustning får användas av förare under färd på väg. Från och med den 1 februari 2018 är det inte längre tillåtet för en förare att använda en mobiltelefon eller annan kommunikationsutrustning genom att hålla den i handen under färd med motordrivna fordon. Förbudet mot att hålla utrustningen i handen gäller utan att det behöver göras en prövning av om användningen påverkat framförandet av fordonet negativt.

Därmed är syftet i motionsförslagen uppfyllt, och mot denna bakgrund avstyrker utskottet motionsyrkandena 2017/18:1244 (M), 2017/18:1590 (SD) yrkande 3, 2017/18:1695 (MP) och 2017/18:1699 (MP).

## Vissa frågor om vinterdäck

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. den period som gäller för krav på vinterdäck. Utskottet anser att den period som gäller i dag är väl avvägd. Utskottet framför också att det är väl medvetet om såväl de trafiksäkerhetsaspekter som måste beaktas när det gäller användning av vinterdäck som de miljömässiga utmaningar som följer av dubbdäcksanvändningen.

Jämför reservation 9 (M, C, L) och 10 (SD) samt särskilt yttrande 2 (L).

### Bakgrund

Vinterdäck kan vara dubbade eller dubbfria. De ska vara särskilt framtagna för vinterkörning. Ett fordon ska ha vinterdäck fr.o.m. den 1 december t.o.m. den 31 mars om det är vinterväglag. Kraven gäller såväl tunga som lätta fordon och avser även utlandsregistrerade fordon. Kravet på användning av vinterdäck och undantag från kravet finns i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276). Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen.

Det är tillåtet att använda dubbdäck under perioden den 1 oktober–den 15 april. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om användning av däck m.m. (TSFS 2009:19) får dubbade däck därmed inte användas den 16 april–den 30 september på bilar och släpvagnar annat än när det råder vinterväglag eller sådant kan befaras och detta motiverar att dubbade däck används.

### Motionerna

I motion 2017/18:511 framför Lars Beckman (M) att en hög trafiksäkerhet i hela landet är viktig och att undersökningar visar att dubbdäck är allra bäst att använda på vinterväglag från trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären hänvisar vidare till undersökningar som visar att dubbdäcksanvändning bara är en av flera källor till partikelutsläpp och inte heller nödvändigtvis den största källan till de farliga partikelutsläppen. Motionären menar att i enlighet med den svenska traditionen om att ha en hög trafiksäkerhet bör det övervägas huruvida ett nationellt förbud mot dubbdäck, men även förbud i enstaka kommuner, är lämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären efterfrågar därför en översyn av dubbdäcksförbuden.

Vidare pekar Lars Beckman (M) i motion 2017/18:512 på att en del kommuner har infört lokala dubbdäcksförbud och att flera kommuner planerar att införa lokala förbud samt att det pågår diskussioner om att eventuellt införa avgifter för dubbdäck. Motionären framför att en konsekvens av detta blir att

fler bilister väljer att köra med dubbfria friktionsdäck året runt, vilket försämrar trafiksäkerheten även på sommaren. Motionären menar att det finns behov av att göra en översyn av användandet av friktionsdäck sommartid och om de kan anses vara lämpliga från trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om användandet av friktionsdäck på sommaren.

I motion 2017/18:538 framför Julia Kronlid (SD) att det sedan 2009 inte är tillåtet att köra med dubbdäck efter den 15 april. Undantag får göras om det fortfarande är vinterväglag den 16 april eller senare. Före denna lagändring var det tillåtet med dubbdäck fram till den 30 april oavsett väglag. Motionären pekar på att perioden från den 15 till den 30 april fortfarande är en mycket ostadig och opålitlig period vad gäller väglag. Motionären efterfrågar därför en utredning av möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april.

I motion 2017/18:1016 anför Lotta Finstorp (M) att bilister har två månader på sig på hösten att byta från sommardäck till vinterdäck, medan man på våren endast har två veckor på sig. För att underlätta planeringen av däckbyten bör en översyn göras om huruvida tiden mellan det att kravet på användning av vinterdäck löper ut och sista tillåtna dag att använda dubbdäck bör utökas. Motionären efterfrågar därför en översyn av reglerna för användning av dubbdäck och den lagstadgade tidpunkten för byte från vinterdäck till sommardäck.

I motion 2017/18:1508 konstaterar Lars Beckman (M) att Sverige är ett stort och avlångt land med olika klimatzoner. Motionären menar att det ibland blir olyckligt med ett datum så tidigt på våren för byte till sommardäck. Ett datum för vinterdäcksbyte som inte är anpassat efter normalförhållanden i Sverige går emot nollvisionen, och det blir även ett mycket stort tryck på Sveriges däckverkstäder när många bilister ska byta däck på ett par veckor. Om man över huvud taget ska ha ett datum för vinterdäcksbyte borde det vara bättre anpassat till det klimat som råder i hela Sverige. Ett lämpligt datum för huvuddelen av Sverige vore den 30 april, men för fordon i norra Sverige skulle det t.o.m. kunna vara ännu senare. Motionären efterfrågar därför att det övervägs att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte.

Vidare framför Lars Beckman (M) i motion 2017/18:1536 att om en bilist kör med dubbfria däck i stället för dubbdäck ökar risken för bilisten att omkomma i en trafikolycka. För att beslutsfattare ska kunna fatta kloka beslut är det viktigt att det finns ett gediget beslutsunderlag för såväl politiker som ansvariga myndigheter. Det vore rimligt och önskvärt att polisen rapporterar om bilisten har kört på dubbdäck, dubbfria däck eller året-runt-däck. Motionären efterfrågar därför att rapportering av däck vid trafikolyckor övervägs.

I motion 2017/18:2327 framför Cecilia Widegren (M) att trafikanten bör ha stort ansvar i trafiken. Trafikanternas ansvar när det gäller att använda snökedjor bör öka för att på det sättet möjliggöra ökad framkomst oavsett väglag. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att låta trafikanter, kollektivtrafik och yrkestrafik ta större eget ansvar för väglaget.

I motion 2017/18:3666 konstaterar Edward Riedl (M) att väderförhållandena under vår- och hösttider kan skilja sig mycket åt mellan olika delar av landet. Motionären framför att nuvarande regelverk inte tar hänsyn till lokala väderförhållanden och geografiska skillnader. Detta rimmar illa med nollvisionen eftersom det riskerar människors hälsa och liv. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att justera rådande dubbdäckslagstiftning till att anpassas till de skilda väderförhållandena i landet.

I kommittémotion 2017/18:3833 pekar Jessica Rosencrantz m.fl. (M) på att eftersom Sverige är ett land med långa avstånd och olika väderförhållanden kan nationella riktlinjer bli svåra att förhålla sig till i olika delar av landet. Motionärerna menar att regelverket måste bli mer flexibelt. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av regelverket för vinterdäck och att detta anpassas efter väderförhållandena i olika delar av landet (yrkande 29).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis understryka att om det är vinterväglag under perioden den 1 december–den 31 mars finns det krav på att svenska och utländska fordon ska ha vinterdäck. Om det är eller befaras bli vinterväglag får man använda dubbdäck även annan tid. Vinterväglag anses råda när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen. Det är polisen som avgör om det råder vinterväglag på platsen. Utskottet anser att den period som gäller i dag för krav på vinterdäck är väl avvägd.

Utskottet konstaterar att det finns olika typer av vinterdäck: dubbade vinterdäck, dubbfria vinterdäck för nordiska förhållanden och dubbfria vinterdäck för mellaneuropeiska förhållanden. Utskottet har från VTI inhämtat att jämförande tester av vinterdäck på tre olika isunderlag visar att dubbade vinterdäck som grupp är bättre än dubbfria vinterdäck. Friktionsskillnaderna är störst på våt is och minst på skrovlig is. Samtidigt är dubbfria vinterdäck bättre för miljön, och utskottet kan även konstatera att dubbdäck orsakar mer buller och vägslitage som bidrar till sämre hälsa hos människor. Utskottet vill i sammanhanget understryka att grunden för en säker resa på vintern är bra vinterdäck, men det är också viktigt att anpassa hastighet och körsätt till väglaget.

Utskottet noterar att det enligt VTI inte är enkelt att uppskatta olycks-effekten relaterad till vinterdäcksväl, och resultaten från olika studier är inte alltid samstämmiga. Olycksstudier på 2000-talet från Sverige och Norge visar att fordon med dubbfria däck inte är överrepresenterade i olyckor på vinterväglag. En viktig orsak bedöms vara att däckvalet är relaterat till attityder och påverkar förarbeteendet men också att däckvalet inte är oberoende av vilken bil man har. År 1990 gjordes en olycksstudie i Sverige som visade att personbilar med dubbdäck i mindre utsträckning var inblandade i olyckor än personbilar med dubbfria vinterdäck. Då var skillnaden enligt VTI 20 procent efter att hänsyn hade tagits till att det fanns en skillnad mellan personer som väljer olika däck men också att de har bilar av varierande säkerhetsklass. Ett

annat försök att beräkna olyckseffekten gjordes 2008 utifrån enbart skillnader i väggrepp. En minskning av dubbdäcksandelen från nuvarande 69 procent till 50 procent och samma fördelning på de två dubbfria alternativen skulle enligt VTI medföra en olycksökning som inte skulle gå att eliminera genom att höja vinterväghållningsstandarden en klass på de statliga vägarna. Beräkningarna visade också att om de mellaneuropeiska däcken (nu 15 procent) inte skulle tillåtas utan hälften skulle använda dubbdäck och hälften nordiska dubbfria däck skulle en olycksminskning på is eller snö fås jämfört med nuvarande användning av olika däck. Utskottet vill även uppmärksamma en studie som har gjorts av Trafikverket och Vectura med data från 2000–2010 och som visade att på vinterväglag har valet av vinterdäck stor betydelse för trafiksäkerheten. Dubbdäck minskade risken för en dödlig olycka med 42 procent, jämfört med dubbfria vinterdäck på äldre bilar utan antisladdsystem.

Samtidigt vill utskottet understryka att dubbdäck sliter på vägbanornas ytskikt och gör att partiklar virvlar upp i luften. Utskottet har uppmärksammat bl.a. en utredning från Naturvårdsverket som visar att det i varje kubikcentimeter stadsluft finns tusentals partiklar som är mindre än tio mikrometer. Partiklarna kommer från flera källor, t.ex. förbränning, dubbdäckslitage och havsvågor. Partiklar som är mindre än tio mikrometer i diameter (PM10) kan, enligt Naturvårdsverket, när de andas in nå ned i lungorna och orsaka lungsjukdomar. Partiklar uppstår vid flera olika källor. De större partiklarna, som även står för den största massan, kommer från slitage från t.ex. dubbdäck. De mindre partiklarna kommer framför allt från förbränning och industriprocesser. Att bestämma källan till partiklar kan enligt Naturvårdsverket många gånger vara svårt då en partikel kan ha flera källor. De högsta halterna av PM10 återfinns i städerna, framför allt på våren när slitagepartiklar från dubbdäcksanvändning virvlar upp från gatorna. Det är vanligtvis vid de tillfällena som miljö kvalitetsnormen för PM10 överskrids. Naturvårdsverket uppger att miljö kvalitetsnormen för dygnsmedelvärden av PM10 har visat sig vara den svåraste att klara i Sverige. Utskottet uppmärksammar att vissa kommuner därför har infört åtgärdsprogram för att minska koncentrationen av partiklar. Åtgärder är ofta kopplade till trafiken, som exempelvis dubbdäcksförbud eller gatustädning och dammbindning för att minska uppvirvlandet av partiklar.

Utskottet vill i sammanhanget även påminna om Partikelutredningens betänkande SOU 2015:27. Utredningen hade i uppdrag att bl.a. utreda förut-sättningarna för samt bedöma ändamålsenligheten och lämpligheten i att införa en skatt på dubbdäcksanvändning i första hand i Stockholm, men även i andra berörda tätorter. Utredningens bedömning var att det då inte fanns skäl att föreslå en sådan skatt.

Utskottet uppmärksammar vidare att en undersökning som Naturvårds-verket lät göra i november 2016 visar att fyra av tio svenskar kör med dubbfria vinterdäck, och trenden är att andelen ökar. Naturvårdsverket menar att dubbfria vinterdäck bidrar till att luften i städerna blir renare, eftersom dubbdäck

river upp små slitagepartiklar som sprids i luften. Samtidigt visar undersökningen att tre av fem som kör med dubbdäck inte kan tänka sig att byta till dubbfria vinterdäck eftersom dubbdäck anses vara säkrare, särskilt vid isigt väglag. Andelen som använder dubbfria vinterdäck är 47 procent i Götaland, 32 procent i Svealand och 11 procent i Norrland. Ungefär hälften av dem som bor i storstadskommuner använder dubbfria vinterdäck, medan motsvarande andel för dem som bor i landsbygdskommuner är 30 procent.

Av en undersökning från 2016 av Trafikverket och Däckbranschens informationsråd framgår att andelen bilar som kör med dubbdäck minskar medan andelen dubbfria vinterdäck ökar. Andelen som körde med dubbdäck 2016 uppskattades vara 63,5 procent. Andelen dubbfria vinterdäck ökade från 30,7 procent 2010 till 35,9 procent 2016, men det fanns stora regionala skillnader. Av dem som körde på dubbfria vinterdäck uppskattades ungefär sju av tio köra på dubbfria vinterdäck av nordisk typ (25,2 procent) och ungefär tre av tio på dubbfria vinterdäck av mellaneuropeisk typ (10,7 procent). Utskottet noterar att ökningen av andelen dubbfria vinterdäck var extra tydlig i Stockholm och Göteborg där man har informerat och infört ett förbud mot dubbdäck på vissa gator.

Utskottet konstaterar att förbud mot dubbdäck gäller på vissa gator i några städer. I Stockholm är det exempelvis sedan 2010 förbjudet att köra med dubbdäck på Hornsgatan. Utskottet understryker att enligt Stockholms stad har den minskade dubbdäcksanvändningen medfört att utsläppen av PM10 har halverats där. Sedan den 1 januari 2016 är det förbjudet att köra med dubbdäck även på Fleminggatan och en del av Kungsgatan. Stockholms stad uppger att gatorna har valts utifrån ett flertal kriterier. De viktigaste är att miljö kvalitetsnormen för PM10 skulle överskridas utan s.k. dammbindning och att miljö kvalitetsmålet redan i dag gör det, samt att gatorna är välkända och så viktiga i trafiksystemet att ett förbud sannolikt bidrar till en beteendeförändring i dubbdäcksanvändandet. Tanken med valet är enligt Stockholms stad också att maximera effekten av förbudet genom att gatorna är spridda över staden. På så sätt kan enligt Stockholms stad PM10-halterna sjunka på fler gator än de som är berörda av förbudet.

När det gäller frågan om användningen av s.k. friktionsdäck på sommaren vill utskottet hänvisa till VTI som betonar att odubbade vinterdäck som är utvecklade för nordiska förhållanden är optimerade för att ge bra grepp på vinterväglag, vilket gör att väggreppet på barmark är sämre jämfört med vinterdäck som är utvecklade för centraleuropeiska förhållanden. Utskottet noterar att det är tillåtet att använda odubbade vinterdäck året runt och att VTI i en rapport från 2015 har uppmärksammat att allt fler bilister har ersatt sina dubbade vinterdäck med dubbfria. Eftersom det inte är olagligt att köra med odubbade vinterdäck på sommaren uppger VTI att ett stort antal förare väljer att låta vinterdäcken sitta på även sommartid. VTI genomförde därför en studie av skillnader i väggrepp mellan vinter- och sommardäck sommartid. I studien ingick även att uppskatta tänkbara trafiksäkerhetseffekter av att använda vinterdäck sommartid. En fältstudie genomfördes där väggrepp mättes på torr

och våt asfalt med olika typer av däck. Utskottet konstaterar att resultaten visade att odubbade vinterdäck av nordisk typ i genomsnitt resulterade i 15–20 procent längre bromssträckor jämfört med sommardäcken. Skaderiskanalyser genomfördes för tre olika typer av trafikolyckor. Studien visade på öknings av skaderisken vid användning av vinterdäck i stället för sommar-  
däck för alla tre olyckstyperna. Vid låga kollisionshastigheter är den absoluta riskökningen liten, medan den relativa ökningen kan vara stor, ibland upp till en fördubbling av risken. Djupstudier av dödsolyckor sommartid indikerade en riskökning på 3 procent vid användning av vinterdäck sommartid jämfört med sommar-  
däck. Utskottet konstaterar att detta resultat enligt VTI-rapporten dock inte är statistiskt signifikant.

Utskottet vill understryka att det är viktigt att åstadkomma en effektiv användning av vinterdäck när vinterväglag råder. Utskottet vill vidare framhålla att frågor om effekten som dubbdäck har för att upprätthålla en hög trafik-  
säkerhet är av stor betydelse. Utskottet konstaterar att dubbdäck orsakar mer emissioner av väglitage medan odubbade vinterdäck kan orsaka mer upp-  
virvling av vägdamm. Utskottet noterar också i sammanhanget att det i Sverige periodvis sker överskridanden av miljökvalitetsnormen för PM10 i några tät-  
orter. Det är dygnsmedelvärdet, mätt i gatunivå, som överskrider och inte års-  
medelvärdet. Utskottet understryker därför att det är viktigt med väl avvägda krav på minskade luftföroreningar utan att trafiksäkerheten äventyras.

Utskottet vill vidare understryka att det är viktigt att få så bra information som möjligt om olyckor som har inträffat. Utskottet kan konstatera att polisen därför har en rapporteringsskyldighet som regleras av kungörelse (1965:561) om statistiska uppgifter angående vägtrafikolyckor. Utskottet vill framhålla att vägtrafikolyckor med personskada är ett stort folkhälso- och samhällsproblem. Utskottet har inhämtat att Transportstyrelsen 2013 tog fram en handledning för polisens arbete med att rapportera vägtrafikolyckor. Syftet med de insamlade uppgifterna om vägtrafikolyckor med personskada är att skapa underlag som stöder trafiksäkerhetsarbetet på nationell, regional och lokal nivå och som gör det lättare att vidta trafiksäkerhetsåtgärder, ger en grund för information om trafiksäkerhetsläget samt kan sammanställas till officiell nationell och internationell statistik. Av handledningen framgår bl.a. att en beskrivning ska göras av hur olyckan har gått till, och som exempel nämns om det var halt väglag och dåligt mönsterdjup på däck. Utskottet noterar att polisen enligt uppgift från Transportstyrelsen i dag i fritext kan ange om det exempelvis saknats dubbdäck på ett fordon eller om fordonets däck är uppenbart slitna, men det är inte obligatoriskt för polisen att uppge typ av däck vid en olycka.

Utskottet vill sammanfattningsvis framföra att utskottet är väl medvetet om de trafiksäkerhetsaspekter som måste beaktas i fråga om användning av vinter-  
däck men även de miljömässiga utmaningar som följer av dubbdäcks-  
användningen. Utskottet finner mot den bakgrunden inte skäl att ta något initiativ med anledning av de motionsförslag som har behandlats i detta av-  
snitt. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2017/18:511 (M), 2017/18:512



(M), 2017/18:538 (SD), 2017/18:1016 (M), 2017/18:1508 (M), 2017/18:1536 (M), 2017/18:2327 (M), 2017/18:3666 (M) och 2017/18:3833 (M) yrkande 29.

## Vinterdäck på tunga fordon

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om vinterdäck på tunga fordon. Utskottet hänvisar till pågående beredningsarbete inom Regeringskansliet och understryker att nollvisionen också omfattar tunga fordon och trafiksäkerheten vid vinterväglag. Utskottet framhåller vikten av att de tunga fordonen använder rätt däck för de förhållanden som råder.

Jämför reservation 11 (M, C), 12 (SD), 13 (L) och 14 (KD).

### Bakgrund

Genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) införde regeringen den 1 januari 2013 krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden.

### Motionerna

I motion 2017/18:80 pekar Sara-Lena Bjälkö (SD) på att alla fordon med en totalvikt över 3,5 ton som framförs på svenska vägar oavsett nationalitet på fordonet borde ha godkända vinterdäck eller liknande utrustning. Motionären menar att kravet ska gälla både styrande hjul och drivande hjul om vinterväglag råder på platsen under tiden den 1 december–den 31 mars, och att det är polisens bedömning av väglaget som ska gälla. Motionären efterfrågar därför en lagstiftning om att alla tunga fordon med en totalvikt över 3,5 ton som framförs på svenska vägar ska ha vinterdäck (yrkande 1) och vinterdäck på styrande hjul (yrkande 2).

I kommittémotion 2017/18:1590 konstaterar Per Klarberg m.fl. (SD) att antalet vägtransporter har ökat kraftigt. Motionärerna vill införa krav om användande av vinterdäck på samtliga axlar för alla tunga fordon med en totalvikt över 3,5 ton som framförs under vintertid. Förutom den förhöjda trafiksäkerheten menar motionärerna att förslaget skulle innebära en förbättrad lönsamhet för svenska åkerier som i dag är hårt ansatta av en orättvis utländsk konkurrens. Motionärerna efterfrågar därför att alla tunga fordon med en totalvikt över 3,5 ton som framförs på svenska vägar vintertid ska ha vinterdäck på samtliga axlar (yrkande 1).

I motion 2017/18:2692 framför Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) att antalet dödsolyckor där en tung lastbil är inblandad ökar, inte

minst vintertid. För att förhindra att lastbilar med icke godkända däck färdas på svenska vägar skulle en kontroll av fordonet kunna ske i tullen och om lastbilen inte har godkända däck skulle den inte få köra in i landet. Då skulle åkerierna som kör gods i landet vara mer noga med att utrusta sina lastbilar med däck som är anpassade till våra vintervägar, vilket skulle öka trafiksäkerheten i landet. Motionärerna efterfrågar därför kontroll av godkända däck på långträdare registrerade i andra länder som kör genom Sverige.

I motion 2017/18:2848 uppmärksammar Rickard Nordin (C) att tunga lastbilar över 3,5 ton ska ha vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under perioden den 1 december–den 31 mars. Lagen kom till 2012 och har hjälpt till viss del, men fortfarande återstår en hel del av problemet. Motionären menar att utländska åkerier med förare som är ovana vid snöiga vägbanor och med dåliga däck är ett av de grundläggande problemen. Att slopa kravet på att vinterväglag ska råda och i stället kräva vinterdäck under vintermånaderna skulle göra reglerna lättare att kontrollera och förebygga problem. Att dessutom ställa kravet på samtliga hjul ökar säkerheten och minskar olyckorna. Motionären efterfrågar därför ett införande av lagkrav på vinterdäck på samtliga hjul för tunga lastbilar.

Nina Lundström m.fl. (L) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3462 att det sedan 2013 finns ett vinterdäckskrav när vinterväglag råder även för tunga fordon. Kravet på vinterdäck gäller fordonets drivaxel men inte tillhörande hjul på släp. Motionärerna pekar på att om väggreppet är sämre på släpets hjul finns det en risk för att ekipaget viker sig vid inbromsning. Motionärerna menar att det är angeläget med lagkrav på godkända däck som är anpassade för vinterklimat på alla fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Motionärerna efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen (yrkande 24 i denna del).

I kommittémotion 2017/18:3766 pekar Robert Halef m.fl. (KD) på att det sedan 2013 finns vinterdäckskrav även på tunga fordon. Motionärerna menar att det är en trafiksäkerhetsrisk att kravet på vinterdäck endast gäller på fordonets drivaxel och inte på tillhörande släps hjul, vilket kan få förödande konsekvenser vid vinterväglag. Motionärerna efterfrågar därför en utvärdering av effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon (yrkande 15). För att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning efterfrågar motionärerna även ett införande av vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton (yrkande 16).

I kommittémotion 2017/18:3894 konstaterar Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) att det för ett antal år sedan infördes vinterdäckskrav för tunga fordon i syfte att öka trafiksäkerheten. Motionärerna anser att det är dags att se över möjligheterna att också införa vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning på vinterväglag. Motionärerna efterfrågar därför ett införande av vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton (yrkande 13).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det sedan 2013 finns krav på vinterdäck på drivaxeln för alla tunga lastbilar, tunga bussar och personbilar klass II med en totalvikt över 3,5 ton. Kravet gäller vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar när vinterväglag råder under den aktuella perioden. Bakgrunden till att detta krav infördes var framför allt den framkomlighetsproblematik som uppstår med den tunga trafiken vintertid, och beslutet fattades efter en gemensam framställan från Trafikverket och Transportstyrelsen till Regeringskansliet 2011.

Vidare vill utskottet påminna om att Transportstyrelsen i oktober 2015 fick ett regeringsuppdrag om att bl.a. utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv utreda om ytterligare vinterdäckskrav bör ställas på tunga fordon och hur dessa krav i sådana fall bör utformas. Inom ramen för arbetet skulle även erfarenheter från andra europeiska länder hämtas in och redovisas. Transportstyrelsen avrapporterade uppdraget i maj 2017 och föreslog i rapporten inte några ändringar i gällande regelverk avseende utökade krav på vinterdäck för tunga fordon. Transportstyrelsen ansåg att mer kunskap borde hämtas in för att se om skillnaderna i väggrepp mellan sommardäck och odubbade vinterdäck på underlag av is och snö hade förändrats sedan tidigare studier. Enligt Transportstyrelsen behövdes även ytterligare studier av hur stor inverkan mönsterdjupet har. Utskottet vill i sammanhanget peka på att Transportstyrelsen även uppmärksammade de utländska fordonen i Sverige. VTI anlätades för att ta fram ett underlag där rapporterna om tunga fordons vinterdäckanvändning finns tillgängliga. VTI kom fram till att tunga utländska fordons inblandning i olyckor på is- eller snöunderlag stod i proportion till dessa fordons andel av trafikarbetet, dvs. de var inte överrepresenterade i olycksstatistiken. Enligt uppgift till utskottet har Transportstyrelsen för närvarande inte några direkta insatser på gång när det gäller utländska tunga fordons vinterdäckanvändning.

Näringsdepartementet tog därefter i oktober 2017 fram promemorian Vinterdäckskrav för tunga vägfordon. Av promemorian framgår bl.a. att antalet registrerade olyckor där tung lastbil eller buss var inblandade under vintrarna 2010–2015 (december–mars) varierade mellan drygt 300 och drygt 600 per säsong. Vid djupstudier av ett urval av olyckor framkom att bättre däck eventuellt hade kunnat förändra händelseförloppet i 15 av 68 undersökta olyckor. Utskottet konstaterar att det i promemorian lämnas förslag till ändring i 4 kap. 18 a § trafikförordningen (1998:1276). Det föreslås att samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–den 31 mars när vinterväglag råder, dvs. samma regler som redan gäller för personbilar och andra lätta fordon. Vidare föreslås en redaktionell ändring i bestämmelserna om bemyndiganden m.m. Bestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juni 2018. Promemorian skickades ut på remiss, och remisstiden gick ut den 12 januari 2018. Ärendet bereds för närvarande inom Regeringskansliet.

Vad gäller vinterdäckskravet för tunga fordon och ett eventuellt utökat krav på vinterdäck för tillhörande ekipage vill utskottet understryka att den fastställda nollvisionen för trafiksäkerheten också omfattar tunga fordon och trafiksäkerheten vid vinterväglag. Utskottet vill understryka att trafikolyckor med tunga lastbilar och bussar kan få mycket allvarliga följder i form av dödsfall och allvarligt skadade. Det är därför viktigt att de tunga fordonen använder rätt däck för de förhållanden som råder när de framförs. Ett skärpt krav på vinterdäcksanvändning kan bidra till bättre trafiksäkerhet, vilket är i linje med arbetet med nollvisionen. Utskottet finner mot bakgrund av det pågående beredningsarbetet inte skäl att ta något initiativ med anledning av de motionsförslag som har behandlats i detta avsnitt. Utskottet avstyrker därmed motionerna 2017/18:80 (SD) yrkandena 1 och 2, 2017/18:1590 (SD) yrkande 1, 2017/18:2692 (S), 2017/18:2848 (C), 2017/18:3462 (L) yrkande 24 i denna del, 2017/18:3766 (KD) yrkandena 15 och 16 samt 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 13.

## Hastighetsbegränsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. höjda hastighetsbegränsningar och sänkta bashastigheter. Utskottet framhåller hastighetens betydelse för trafiksäkerheten och för frågor om bränsleförbrukning och utsläpp. Utskottet välkomnar Trafikverkets arbete med att anpassa hastighetsgränserna och konstaterar att förslag om sänkt bashastighet i tätort för närvarande bereds i Regeringskansliet.

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

## Bakgrund

### *Hastighetsgränser*

Hastighetsgränser på vägar regleras i trafikförordningen (1998:1276), Trafikverkets föreskrifter, Transportstyrelsens föreskrifter och lokala trafikföreskrifter. Enligt 3 kap. 14 § trafikförordningen ska hastigheten anpassas till vad trafiksäkerheten kräver, med hänsyn tagen till trafikförhållanden. Dessutom ska tillräckligt låg hastighet hållas bl.a. inom tätbebyggt område (3 kap. 15 §). Utöver dessa s.k. relativa hastighetsbegränsningar gäller även skyltade hastighetsbegränsningar.

Bashastighet är den högsta tillåtna hastighet som fordon får föras i om inget annat är beslutat. Inom tätbebyggt område är enligt 3 kap. 17 § trafikförordningen bashastigheten 50 km/tim och utom tätbebyggt område 70 km/tim. Bestämmelser om bashastighet gäller oavsett väghållare. Kommuner kan genom lokala trafikföreskrifter avgöra vad som är tätbebyggt område och

också besluta om lägre hastigheter om det är motiverat med hänsyn till trafik-säkerheten, framkomligheten eller miljön.

Utänför tätbebyggt område är bashastigheten 70 km/tim, men Trafikverket kan meddela föreskrifter om en högre tillåten hastighet. De tillåtna hastighetsgränserna är enligt trafikförordningen 80, 90, 100 och 110 km/tim (3 kap. 17 §). Trafikverket kan också föreskriva en hastighet på 120 km/tim på motorväg (9 kap. 1 §). Saknas skyltning gäller alltid bashastigheten. Kommunen kan genom lokala trafikföreskrifter besluta om lägre hastighetsbegränsningar på de vägar utom tätbebyggt område som kommunen är väghållare för, om det är motiverat av hänsyn till trafiksäkerhet, framkomlighet eller miljö (10 kap. 3 §). För statliga och enskilda vägar är länsstyrelsen beslutande myndighet. Även länsstyrelsens beslut sker genom lokala trafikföreskrifter och gäller enbart lägre hastigheter. På motorväg gäller högsta tillåtna hastighet 110 km/tim (9 kap. 1 §).

År 1967 inleddes en försöksverksamhet med allmänt differentierade hastighetsgränser baserad på vägarnas beskaffenhet. Vägar med bra standard fick högre hastighetsbegränsningar och de med sämre standard lägre. Försöksverksamheten ledde stegvis till att hela vägnätet hade hastighetsbegränsats i slutet av 1970-talet. Nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008 (prop. 2006/07:73), och sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns.

Trafikverket lämnade i maj 2012 en slutrapport till regeringen med ett antal förslag till författningsändringar som gällde nya hastighetsbegränsningar. Utredningen föreslog att hastighetsgränserna 50, 70 och 90 km/tim skulle avvecklas. Avvecklingen av 70 och 90 km/tim föreslogs ske under en period på tolv år och av 50 km/tim över fem år samordnat med kommande investeringsplaner och systematiska kommunikationsinsatser. I rapporten föreslogs bl.a. att översynen av hastighetsgränserna skulle fortsätta successivt samordnat med investeringsplaneringen. Vidare föreslog Trafikverket att nästa större steg skulle tas samordnat med nästa planeringsomgång, och målet borde vara en fortsatt effektiv anpassning till de transportpolitiska målen och på sikt till nollvisionen.

Av det regeringsbeslut från december 2012 där den dåvarande regeringen gav Trafikverket i uppdrag att ta fram förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för 2014–2025 framgår bl.a. att det är viktigt att systematiskt fortsätta med att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas standard för att uppnå ett effektivt och säkert transportsystem samt att det även fortsättningsvis är angeläget att försöka motverka de negativa effekter som kan uppkomma i form av försämrad tillgänglighet och ökade restider. Det fortsatta arbetet bör ske inom ramen för det befintliga hastighetssystemet, med hänsyn till trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet. I budgetpropositionen för 2016 angav regeringen att den kommer att intensifiera arbetet för ökad säkerhet och trygghet på vägarna. Som exempel på ett område där Sverige har varit framgångsrikt angavs justerade hastighetsgränser och att detta arbete kommer att fortsätta.

### *Straff*

Enligt körkortslagen (1998:488) ska ett körkort återkallas om körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till bl.a. grov vårdslöshet i trafik enligt 1 § lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott

- om körkortsinnehavaren har brutit mot 5 § lagen om straff för vissa trafikbrott och överträdelsen inte kan anses som ringa
- om körkortsinnehavaren genom upprepade brott i väsentlig grad har visat bristande vilja eller förmåga att rätta sig efter de bestämmelser som gäller i trafikens eller trafiksäkerhetens intresse för förare av motordrivet fordon
- om körkortsinnehavaren i annat fall har överskridit högsta tillåtna hastighet, kört mot rött ljus, underlåtit att iakttä stopplikt, kört om vid övergångsställe eller brutit mot någon annan regel som är väsentlig från trafiksäkerhetssynpunkt, allt om överträdelsen inte kan anses som ringa
- om det med hänsyn till ett annat brott som körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han eller hon inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han eller hon på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon.

Ett körkort ska återkallas tills vidare i avvaktan på ett slutligt avgörande av återkallelsefrågan om det på sannolika skäl kan antas att körkortet kommer att återkallas slutligt.

Böter vid trafikförseelser i form av hastighetsöverträdelser på väg med hastighetsbegränsning t.o.m. 50 km/tim uppgår till mellan 2 000 och 4 000 kronor (överträdelse med 1–10 km/tim är 2 000 kronor och vid mer än 31 km/tim 4 000 kronor). På väg med högre hastighetsbegränsningar uppgår böter till mellan 1 500 kronor (överträdelse med 1–10 km/tim) och 4 000 kronor (överträdelse över 36 km/tim).

### **Motionerna**

I motion 2017/18:708 konstaterar Anna Wallén (S) att vissa förskolor ligger i nära anknäring till vägar där det är högre hastighetsbegränsningar, både 50 och 70 km/tim. För att förebygga olyckor efterfrågar motionären därför en översyn av möjligheten att begränsa hastigheten utanför alla förskolor till högst 30 km/tim.

I motion 2017/18:998 uppmärksammar Carl-Oskar Bohlin (M) att Trafikverkets åtgärder för hastighetsanpassningar innebär att framför allt landsbygds-län får sänkta hastigheter på flera viktiga riksvägar där det i dag inte finns mitträcken. Motionären anför att besöksnäringen och arbetspendlingen drabbas hårt om hastigheterna sänks och att det påverkar attraktiviteten i att leva och bo utanför storstäderna. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att 90 km/tim även fortsättningsvis ska bibehållas på vägar utan mitträcke där denna hastighetsgräns råder i dag.

Per Klarberg m.fl. (SD) konstaterar i kommittémotion 2017/18:1590 att Trafikverket har genomfört många hastighetssänkningar, medan det har varit mycket få höjningar. Motionärerna uppmärksammar särskilt den uteblivna höjningen till 120 km/tim på motorvägar, vilken inte ska ha genomförts på grund av utsläppsskäl. Motionärerna anser att hastighetsgränser ska sättas utifrån trafiksäkerhetsskäl. Lägre satta hastighetsbegränsningar urholkar förtroendet för trafikregler och statsmakten. Motionärerna efterfrågar därför att Trafikverket åläggs att se över hastigheterna på vägnätet med syftet att införa fler 120-sträckor på motorvägar och att på delar av det övriga vägnätet införa högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/tim (yrkande 4).

I motion 2017/18:2420 pekar Lorentz Tovatt (MP) på att farten är den stora orsaken bakom dödsfall i trafiken och att det krävs lägre hastigheter för att skapa en attraktiv stad. För kommuner som vill införa s.k. cykelfartsgator måste det finnas en möjlighet att ytterligare sänka hastighetsbegränsningarna. Motionären efterfrågar därför att bashastigheten sänks till 30 km/tim i tätorter (yrkande 1) och att 20 km/tim införs som en möjlig hastighetsbegränsning (yrkande 2).

I motion 2017/18:2746 framhåller Karin Svensson Smith (MP) att körkortsåterkallelse har en starkt preventiv effekt. Motionären efterfrågar sänkta hastighetsgränser för körkortsåterkallelse. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 15 km/tim för hastighetsöverträdelse på vägar med hastighetsgränsen 70 km/tim och högre och med 10 km/tim för hastighetsöverträdelse på vägar med 50 km/tim och lägre. Motionären menar att hastighetsöverträdelser som är lägre än 15 km/tim ska leda till körkortsåterkallelse i minst ett år (yrkande 1). Motionären menar vidare att den allmänna inställningen till fortkörning behöver förändras om nollvisionen ska realiseras och att innehav av körkort bör ses som ett förtroende som kan dras in om förtroendet missbrukas. För att öka respekten för trafiksäkerhetsbestämmelserna efterfrågar motionären därför att det införs ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser (yrkande 2). Motionären menar dessutom att nuvarande bötesbelopp för fortkörning är så låga att de bara har en avskräckande effekt för mycket få personer. Motionären framhåller att det är viktigt att visa att överträdelse av gällande hastighetsgränser är en allvarlig förseelse och efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem (yrkande 3).

I motion 2017/18:3457 betonar Lars Beckman (M) vikten av att trafiksäkerheten alltid kommer i första hand men konstaterar att höjd hastighet inte per automatik innebär att säkerheten minskar. Motionären konstaterar att högsta tillåtna hastighet på motorvägar är 120 km/tim men att utvärderingsresultat visar att det finns skäl att överväga att höja hastighetsbegränsningen. Motionären efterfrågar därför en höjning av högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 130 km/tim.

I motion 2017/18:3669 framför Edward Riedl (M) att det är viktigt att hastigheten är korrekt anpassad för tillfälle, fordon och väg. I takt med att

vägar behöver upprustas måste Trafikverket ofta sänka hastigheterna, vilket ofta drabbar landsbygden. Motionären efterfrågar därför en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att värna både trafiksäkerheten och framkomligheten (yrkande 1). Motionären påtalar vidare att det inte är tillåtet för en bärgningsbil att transportera fordon i högre hastigheter än 40 km/tim. Ofta sker transporten på vägar med betydligt högre tillåten hastighet, vilket gör att bärgningsbilen kan utgöra en trafikfara. Motionären efterfrågar en översyn av möjligheten att höja högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar (yrkande 2).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) pekar i kommittémotion 2017/18:3833 på vikten av att slå vakt om trafiksäkerheten samtidigt som framkomligheten värnas. En höjning av maxhastigheten på enskilda motorvägssträckor bör kombineras med en översyn av hastigheterna i städer och tätorter som på sina håll kan behöva sänkas av trafiksäkerhetsskäl. En särskilt utsatt grupp i trafiken är oskyddade trafikanter. Dessa återfinns främst i städerna, och skadorna när en bil och en oskyddad trafikant kolliderar i högre hastigheter är ofta allvarliga. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att höja trafiksäkerheten (yrkande 30). Motionärerna anser även att hastigheterna på vägar ska anpassas efter vägens standard och trafikflöde för att förbättra framkomligheten. Många av motorvägarna håller en hög standard, och motionärerna efterfrågar därför att Trafikverket ges i uppdrag att höja maxhastigheten på lämpliga motorvägssträckor till 130 km/tim (yrkande 31).

## Utskottets ställningstagande

### *Hastighetsbegränsningar*

Utskottet vill inledningsvis understryka att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följderna i trafikolycka får. Utskottet konstaterar att sänkta hastigheter kan leda till ökad trafiksäkerhet och att det därför är viktigt att hastigheterna anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Sänkta hastigheter förbättrar också möjligheterna för att flera miljö- och klimatmål ska kunna nås.

Utskottet vill här lyfta fram att Trafikverket har framfört att rätt hastighet på vägar och gator är en förutsättning för att minska antalet dödade och skadade i trafiken. Trafikverket framhåller att om alla håller hastigheten kan antalet dödade och allvarligt skadade i trafiken minska. Trafikverket sätter hastigheten på vägarna efter vägens säkerhetsstandard men ska samtidigt ta hänsyn till faktorer som miljö, tillgänglighet och regional utveckling. Enligt Trafikverket medför ökade hastigheter på vägarna att utsläppen av växthusgaser, partiklar och kväveoxider ökar, liksom buller. Även antalet dödade och allvarligt skadade ökar med ökade hastigheter, med undantag för de fall då hastigheten höjs till följd av att vägen har byggts om. Exempelvis är en mittseparerad 100-väg enligt Trafikverket betydligt säkrare än en 80-väg med mötande trafik.



Utskottet välkomnar att Trafikverket på regeringens uppdrag har fortsatt att anpassa hastighetsgränserna till vägarnas trafiksäkerhetsstandard. Sedan 2008 har Trafikverket arbetat med att justera hastigheterna på de statliga vägarna, och fram till 2025 kommer ca 120 mil statlig väg att få höjd hastighetsgräns medan ca 425 mil skyltas om till en lägre hastighetsgräns. Generellt sett ska en väg vara mötesfri för att Trafikverket ska ha en högre hastighet än 80 km/tim. På vägar med mitträcke kan hastigheten normalt höjas till 100 km/tim. På vägar utan mitträcke sänks hastigheten till 80 km/tim, med undantag för vägar med lite trafik. Utskottet har inhämtat att Trafikverket under 2016 skyltade om vägsträckor i 17 län. Samtliga omskyltningar innebar en sänkning från 90 till 80 km/tim. Under sommaren 2017 anpassade Trafikverket hastighetsgränserna i tre län: Västmanland, Värmland och Västra Götaland. I dessa län genomfördes både höjningar och sänkningar av hastighetsgränserna. Under hösten 2017 fortsatte Trafikverket att anpassa hastighetsgränserna i Skåne, Uppsala och Södermanlands län.

Utskottet delar Trafikverkets syn att rätt hastighet på de större vägarna bl.a. leder till att resorna blir säkrare, bullret minskar och luftkvaliteten förbättras. Enligt uppgift från Trafikverket ökar restiderna för bilar och bussar, men med mindre än 1 procent per år. Restiden för tung lastbilstrafik förblir oförändrad och koldioxidutsläppen minskar. Effekten av omskyltning samt om- och nybyggnad av väg ger tillsammans ca 16 sparade liv per år under planperioden 2014–2025. Antalet restimmar beräknas enligt Trafikverket totalt sett minska med ca 7 miljoner timmar per år, efter samtliga genomförda åtgärder och omskyltningar. Koldioxidutsläppen beräknas minska med 3 000 ton per år.

Utskottet konstaterar att på motorväg gäller enligt trafikförordningen högsta tillåtna hastighet 110 km/tim. Trafikverket kan dock föreskriva hastigheten 120 km/tim (9 kap. 1 §). Trafikverket har till utskottet uppgett att det kan finnas vissa motorvägar som utifrån trafiksäkerhetsskäl skulle kunna höjas till 120 km/tim, men en sådan höjning är enligt verket svår att motivera inom den nya klimatlagen. Trafikverket menar att det även finns andra miljöskäl till varför hastighetsgränsen bör hållas under 120 km/tim. Det gör att Trafikverket är fortsatt restriktivt till att införa 120 km/tim. Enligt uppgift från Trafikverket har i princip ingen utökning skett sedan 2010. Andelen trafikarbete i 120 km/tim utgör ca 2,5 procent av det totala trafikarbetet. År 2017 var 120 km/tim tillåtet på 341 km motorväg.

Utskottet har vidare tagit del av Trafikverkets analys av trafiksäkerhetsutvecklingen 2016 där det framgår att ca 44 procent av trafikarbetet på statliga vägar var inom tillåten hastighet, vilket var en försämring med 2 procentenheter jämfört med 2015. Målet är att 80 procent ska hålla sig inom hastighetsgränserna 2020. Utskottet kan konstatera att förare som medvetet färdas i hastigheter klart över gällande hastighetsgränser utgör en betydande del av problembilden i dödsolyckor. Trafikverket uppmärksammar att sänkta hastighetsgränser bidrar till högre säkerhet genom lägre hastighetsnivåer, samtidigt som det blir svårare att nå målet om högre efterlevnad eftersom en lägre

hastighetsgräns tenderar att leda till sämre efterlevnad. Enligt utskottet är det viktigt att hantera denna målkonflikt.

Utskottet har uppmärksammat att VTI i en utvärdering från 2015 av ändrade hastighetsgränser har redovisat och analyserat långtidseffekter på trafiksäkerheten på vägar där hastighetsgränsen har höjts eller sänkts. Resultaten visar att på landsvägar som fått sänkt hastighetsgräns från 90 till 80 km/tim har antalet dödade minskat med ca 14 per år. För de svårt skadade syns inga signifikanta förändringar. På motorvägar som fått höjd hastighetsgräns har antalet svårt skadade ökat med ca 15 per år, men antalet dödade är i princip oförändrat. Antalet svårt skadade har ökat på alla typer av motorvägar, men det är de smala motorvägarna som har markant sämst utveckling. För två-plus-ett-vägar med sänkt hastighetsgräns från 110 till 100 km/tim har personskadeolyckorna minskat med ca 10 per år och antalet svårt skadade har minskat med ca 16 personer per år, medan för två-plus-ett-vägar med höjd hastighetsgräns från 90 till 100 km/tim ökade antalet personskadeolyckor med ca 19 per år. Totalt sett pekar det faktiska olycksutfallet på att totalt ca 17 liv per år har sparats på det åtgärdade vägnätet. Effekten på svårt skadade är enligt VTI i princip oförändrad.

Hastighetsfrågan är central för nollvisionsarbetet, och utskottet vill framhålla att det är Trafikverkets uppgift att utarbeta riktlinjer och föreskrifter för tillämpningen av hur de olika hastighetsgränserna bör användas, ett arbete som ska främja en utveckling i enlighet med nollvisionen och målen för transportpolitiken som beslutats av riksdagen. Utskottet vill särskilt framhålla miljöaspekterna av eventuellt höjda hastigheter och konstaterar att trafiken på vägarna står för nästan en tredjedel av Sveriges utsläpp av koldioxid. Utskottet påminner också om att hastigheten har stor betydelse för bränsleförbrukningen och att sparsam körning är ett enkelt sätt att minska bränsleförbrukningen. Utskottet kan konstatera att restiderna i glesbygd har ökat, vilket till stor del beror på sänkta hastighetsgränser som har genomförts i Trafikverkets arbete med att systematiskt anpassa hastighetsgränserna till vägnätets säkerhetsstandard. Samtidigt ökade antalet kommuner med god interregional tillgänglighet 2016. Utskottet vill även peka på att satsningar på förbättrat vägunderhåll av vägar i landsbygd har genomförts med 400 miljoner kronor under perioden 2016–2019. Under perioden 2018–2020 avser regeringen att utöka och förlänga satsningen med 100 miljoner kronor per år.

### *Bashastigheter i tätort*

Utskottet kan konstatera att nya hastighetssteg i intervallet 30–120 km/tim infördes 2008. Sedan dess har många vägar och gator fått förändrad hastighetsgräns. På uppdrag av regeringen utvärderade Trafikverket 2012 de justerade hastighetsgränserna och lämnade förslag i utvärderingen om att bashastigheterna skulle ändras. Enligt utvärderingen har uppskattningsvis 25–50 procent av landets kommuner genomfört en mer systematisk översyn av sina hastigheter i tätort sedan 2008.

Utskottet vill vidare framhålla att regeringen i september 2016 beslutade att ge Trafikanalys i uppdrag att utreda förutsättningarna för och konsekvenserna av sänkt bashastighet i tätort. Uppdraget redovisades i oktober 2017. Trafikanalys förordar att en ny bashastighet på 40 km/tim införs i tätbebyggt område. Trafikanalys menar att de tydligaste effekterna av en sänkt bashastighet finns i en förbättrad trafiksäkerhet och att åtgärden därmed skulle kunna bidra till nollvisionen. Trafikanalys framhåller att kommunerna har en nyckelroll. Det är i dag möjligt för kommuner att sänka den skyltade hastigheten till antingen 40 eller 30 km/tim inom tätbebyggt område, och det är enligt Trafikanalys en tydlig trend att 50 km/tim minskar till förmån för hastighetsgränser om 30 och 40 km/tim på det kommunala vägnätet.

Utskottet konstaterar att hastigheten har stor betydelse för trafiksäkerheten. I Trafikanalys rapport anges att de flesta människor klarar en kollision där hastigheten vid kollisionstillfället inte överstiger 20 km/tim. Vid 30 km/tim överlever nio av tio oskyddade trafikanter som blir påkörda av en bil, och vid 40 km/tim överlever sju av tio. Vid 50 km/tim överlever två av tio. För att hastighetsgränserna ska få genomslag är det viktigt att gatumiljön stöder gällande hastighetsgräns. Trafikanalys menar att en sänkt bashastighet till 40 km/tim ger mellan 3 och 17 färre omkomna per år beroende på hur mycket den faktiska medelhastigheten skulle komma att sänkas. Minskningen kan sättas i relation till att antalet omkomna i trafiken i tätbebyggt område är ca 65 personer per år. Enligt Trafikanalys skulle även positiva effekter för antalet allvarligt skadade uppnås.

Trafikanalys har även övervägt andra alternativ, som att införa en ny bashastighet på 30 km/tim, en bashastighet i intervallet 30–40 km/tim och att förtydliga dagens nationella riktlinjer. Att välja 40 km/tim som bashastighet i stället för 30 km/tim minskar enligt Trafikanalys de restidsförluster som en sänkning till 30 km/tim sannolikt skulle betyda. Trafikanalys bedömning är att en sänkt bashastighet kombinerat med förtydligade riktlinjer och förändrade rekvisit för möjligheter till ytterligare sänkning är en rimlig avvägning mellan olika effekter på de transportpolitiska målen och möjligheten för kommunerna att förverkliga sina stadsmiljöambitioner.

Utskottet konstaterar att förslaget för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet vill understryka att det i miljöer där bilar och oskyddade trafikanter måste dela utrymme är viktigt att bilarnas hastighet så långt möjligt anpassas så att eventuella kollisioner inte leder till dödsfall eller allvarliga skador. Vidare framhåller utskottet att hastigheten hos bilarna och utformningen av trafikmiljön är viktiga för att cyklister ska känna trygghet i trafiken. Utskottet menar att lägre hastigheter hos bilarna även kan ge positiva effekter på luftkvalitet och minskat buller. Vid en sänkt hastighet i tätbebyggt område kan man samtidigt anta att det blir restidsförluster för den motordrivna trafiken. Utskottet vill dock i sammanhanget betona att rätt hastighet på gator och vägar bidrar till attraktivare tätorter genom positiva effekter på stadens

karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet samt miljö och hälsa. Utskottet framhåller att rätt hastigheter därmed kan ge stora samhällsekonomiska vinster.

### *Hastighetsbegränsning vid skolor*

Utskottet uppmärksammar att viktiga anledningar till att barn skadas i trafiken är höga hastigheter och komplicerade trafikmiljöer som barnen har svårt att hantera. Barns möjlighet till självständig mobilitet utgörs av möjligheten att gå, cykla och resa kollektivt. Trafikanalys har i en rapport från 2017 konstaterat att de allra yngsta barnen aldrig eller sällan reser på egen hand, medan de äldre barnen i högre utsträckning färdas självständigt till skola och fritidsaktiviteter. De yngre barnen har inte en färdigutvecklad syn och hörsel. Barnen är dessutom kortare och har därför svårare att se, bli sedda och nå. Yngre barn är också mer spontana och har svårare att hejda sina impulser.

Utskottet uppmärksammar att Trafikanalys i sin måluppföljning har framfört att barns rörelsefrihet har minskat de senaste 30 åren. Föräldrarna tillåter barnen i mindre grad än tidigare att röra sig på egen hand i närmiljön. Det enskilt vanligaste färd sättet vid resor till och från skolan för barn i åldrarna sex till tolv år är bil. Gång, cykel och allmän kollektivtrafik utgör dock huvuddelen av alla resor. På senare tid har dock andelen bilresor ökat, samtidigt som resor till fots, med cykel och med kollektivtrafik har minskat.

Utskottet noterar att barn numera cyklar mindre än i mitten av 1990-talet. Även cyklandet till och från skolan har minskat enligt en rapport från Trafikanalys (2015). Orsaken till denna nedåtgående trend i barnens aktiva mobilitet är sannolikt en samverkan av flera olika trender. Trafikverket har inventerat föräldrars synpunkter på sina barns skolväg, och de vanligaste synpunkterna var bl.a. att hastigheten på skolvägen sällan respekteras, att barnet passerar eller korsar en trafikerad gata, att det saknas gång- eller cykelväg på barnets skolväg, att det saknas övergångsställen utmed skolvägen och att det är kaos utanför skolan då föräldrar skjutsar barn som skulle kunna gå dit.

Utskottet vill understryka att kommuner genom lokala trafikföreskrifter kan besluta om lägre hastigheter om det är motiverat med hänsyn till trafiksäkerheten, framkomligheten eller miljön. Detta gäller exempelvis vid skolor. Ett exempel kan hämtas från Malmö stad som sedan hösten 2017 har infört att det utanför samtliga grundskolor i Malmö är en hastighetsbegränsning på 30 km/tim under hela dygnet. Hastighetsbegränsningen syftar till att skapa bättre trafiksäkerhet i skolornas närmiljö. Vägmarken om hastighetsbegränsning kombineras på vissa platser med målning i gatan samt varningsmärket Varning för barn, vilket är en ytterligare upplysning om att skolbarn rör sig i området. Ett annat exempel kan hämtas från Huddinge kommun, där det utanför skolor, förskolor, sjukhem och andra samhällsinrättningar som drar till sig många oskyddade trafikanter råder 30 km/tim på kortare vägsträckor på huvudvägnätet. Hastigheten på dessa vägar är främst tidsbegränsad under

vardagar kl. 7–20. I övrigt gäller 40 eller 60 km/tim som högsta tillåtna hastighet. Vidare kan nämnas att Stockholms stad i sitt arbete med hastighetsplaner betonar vikten av att hastighetssänkningar kompletteras med fysiska åtgärder, information m.m.

Utskottet konstaterar mot den bakgrunden att det genomförs ett flertal olika åtgärder men vill samtidigt understryka vikten av fortsatta insatser för att skapa en säker trafikmiljö i anslutning till skolorna.

### *Körkortsåterkallelse vid fortkörning*

Utskottet kan konstatera att polisen ska omhänderta ett körkort om körkortsinnehavaren gör sig skyldig till en sådan trafikförseelse att det är troligt att körkortet kommer att återkallas av Transportstyrelsen. Det gäller vid bl.a. trafikbrott som fortkörning. Polisen ska inom 48 timmar skicka körkortet och beslutet om omhändertagande till Transportstyrelsen. Polisens beslut kan inte överklagas, men Transportstyrelsen ska utreda om körkortet ska återkallas eller lämnas tillbaka. Frågor om böter, erkännande eller förnekande av förseelsen handläggs av polis och åklagare. Om körkortet återkallas bestämmer Transportstyrelsen en s.k. spärrtid på körkortet, dvs. så lång tid som körkortet ska vara återkallat (1–36 månader). Hur lång tid man blir utan körkort beror på trafikbrottet, behovet av körkort och hur körkortsinnehavaren tidigare har uppträtt i trafiken.

Utskottet kan konstatera att ett flertal länder i Europa tillämpar olika typer av s.k. pricksystem för körkortsingripanden som i korthet kan sägas gå ut på att trafikförseelser motsvaras av straff i form av poäng eller prickar som dras ifrån eller läggs till vid trafikförseelse på ett i förväg bestämt vis. När en viss nivå har uppnåtts utfärdas en sanktion, t.ex. en indragning av körkortet. Frågan om huruvida ett pricksystem bör införas i den svenska körkortslagstiftningen har övervägts i flera utredningar sedan 1970-talet. Utredningarna har kommit till skilda resultat när det gäller om ett sådant system bör införas eller inte, och även remissinstansernas synpunkter har skiftat. I utredningsbetänkandet SOU 2000:26 var man positiv till att införa ett pricksystem och lämnade förslag till hur ett sådant system borde utformas. Utredningens förslag resulterade dock inte i något lagförslag från regeringen. Frågan togs också upp i betänkandet SOU 2008:130 där man konstaterade att det finns olika nationella system för körkortsingripanden och att det inte finns något gemensamt förfarande för indragning eller återkallelse av körkort inom EU. I utredningen framkom att ett flertal länder har pricksystem för det administrativa förfarandet.

Dåvarande Vägtrafikinspektionen presenterade i mars 2008 en förstudie om ett pricksystem, och i samband med att dåvarande Vägverket lämnade förslag till nytt etappmål för högst antal dödade och skadade i vägtrafiken tog man även upp införandet av ett pricksystem som en metod för att nå målet. Studien visade att det bör finnas förutsättningar att nå ökad och mer varaktig trafiksäkerhet med ett pricksystem om det är enkelt och tydligt samt kombineras

med övervakning så att en hög upptäcktsrisk kan upplevas. I studien framfördes bl.a. att internationella erfarenheter talar för att ett helhetskoncept med flera samverkande åtgärder kan ge långvarigt bestående effekter. Studien visade bl.a. att det fanns en ganska stor variation mellan olika länder när det gäller vilka typer av trafikförseelser som omfattas av pricksystemen. I merparten av länderna utgjorde hastighetsförseelser den dominerande orsaken till antalet registrerade prickar. Utskottet har noterat att Danmark införde ett s.k. klippekortsystem i september 2005. Kontinuerliga hastighetsmätningar genomfördes både före och efter införandet, och mätningarna visade på en tydligt sänkt medelhastighet både på landsväg och i stadstrafik. Efter cirka sex månader försvagades dock effekten, och efter ungefär ett år visade hastighetsmätningarna på ungefär samma medelhastighet som innan pricksystemet infördes.

Utskottet konstaterar att utvärderingar visar att resultatet av införandet av pricksystem har varierat i de länder som har infört dem. I vissa länder har pricksystemet haft en positiv effekt, i vissa har det först gett en mycket bra effekt som efter en tid gått tillbaka och i andra har resultaten varit mer tveksamma. Även om pricksystem har haft positiva trafiksäkerhetskonsekvenser i de länder där de har införts måste det tas i beaktande att dessa länder dessförinnan inte hade en lika hög trafiksäkerhet som exempelvis Sverige. Utskottet kan vidare konstatera att när det gäller körkortssindragningar finns det i formell mening inte något pricksystem i Sverige. I stället bygger körkortslagets återkallelsesystem i grunden på en individuell prövning av alla omständigheter. Vid mindre allvarliga trafikförseelser finns det dock en möjlighet att meddela varning i de fall det kan anses vara en tillräcklig åtgärd, i stället för att återkalla körkortet. Samtidigt tillämpas en viss schablonisering i den meningen att ett visst brott eller en viss förseelse medför ett visst ingripande. Transportstyrelsen, som är den myndighet som hanterar återkallelser av körkort, har tagit fram en praxislista utifrån en sammanställning av relevanta avgöranden i förvaltningsdomstolarna och beslut som har fattats av myndighetens körkortsenhet. I praxislistan anges att man vid bedömningen av en sökandes lämplighet måste beakta helhetsbilden och den sökandes situation samt om personen med hänsyn till den samlade utredningen om de personliga förhållandena kan anses lämplig som förare. I helhetsbedömningen ingår också att man i vissa fall måste ta hänsyn även till sådana omständigheter som exempelvis behovet av körkort. Utskottet vill även framhålla att ett pricksystem riskerar att få negativa konsekvenser i form av att förare som inte har begått tidigare förseelser tycker att de "har råd" med t.ex. en fortkörning.

### *Böter vid fortkörning*

Utskottet konstaterar att böterna vid trafikförseelser i form av hastighetsöverträdelser på väg varierar mellan 1 500 och 4 000 kronor beroende på överträdelsens storlek och vilken hastighetsbegränsning som det var på vägen. Dessa böter är s.k. penningböter som mest används vid mindre förseelser.

Storleken på penningböter beror bara på hur allvarlig förseelsen är, medan inkomsten inte har någon betydelse för penningböternas storlek. Dagsböter är en form av böter där antalet dagsböter beror på brottets straffsats och svårighet eller straffvärde, och varje dagsbots storlek på den dömdes inkomst. Utskottet finner att nuvarande ordning är ändamålsenlig.

### *Högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar*

Utskottet kan konstatera att ett fordon som är särskilt inrättat för bärgning och bogsering av ett skadat fordon tidigare fick köra högst 40 km/tim. Transportstyrelsen inkom 2013 med en framställan om flera ändringar i både trafikförordningen och vägmärkesförordningen. Ett av förslagen gällde att höja den då högsta tillåtna hastigheten från 40 till 80 km/tim för bärgningsbil i samband med bärgning av ett annat fordon, under förutsättning att den ena hjulaxeln hissas upp och låses fast. Framställan remitterades, och remissinstanserna yttrade sig över de olika förslagen.

Regeringen beslutade i oktober 2017 om ett antal förordningsändringar som bl.a. innebär en höjning av den högsta tillåtna hastigheten för viss bärgning och bogsering till 80 km/tim. Genom en ändring i trafikförordningen (1998:1276) möjliggörs numera en högsta hastighet om 80 km/tim för fordon som är särskilt inrättade för bärgning och bogsering. Beslutet trädde i kraft den 1 december 2017. Utskottet välkomnar denna förändring. Den ökade hastigheten vid bogsering och bärgning tillåter större framkomlighet och trafiksäkerhet eftersom det blir mindre köbildning. Att så fort som möjligt få bort fordon efter en olycka och göra vägbanan ren är väsentligt för att trafiken så snart som möjligt ska kunna flyta igen och för att risken för påkörningar och sammanstötningar av olika slag ska minska. Utskottet konstaterar att motionsförslaget i denna fråga därmed är tillgodosett.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Med hänvisning till ovanstående finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed yrkandena i motionerna 2017/18:708 (S), 2017/18:998 (M), 2017/18:1590 (SD) yrkande 4, 2017/18:2420 (MP) yrkandena 1 och 2, 2017/18:2746 (MP) yrkandena 1–3, 2017/18:3457 (M), 2017/18:3669 (M) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:3833 (M) yrkandena 30 och 31.

## Trafiksäkerhet vid vägarbeten

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om arbetet med att förhindra olyckor vid vägarbeten. Utskottet understryker vikten av hög säkerhet både för dem som arbetar ute på vägarna och för trafikanterna liksom vikten av att det också fortsättningsvis görs insatser för att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats. Utskottet betonar även betydelsen av att myndigheterna följer upp och utvärderar de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker.

### Bakgrund

Varje år inträffar det minst 300 trafikolyckor vid vägarbeten i Sverige där någon person, trafikant eller vägarbetare, har skadats eller omkommit. Trafikverket har konstaterat att vägarbetare utsätts för ständiga risker vid arbeten på flerfältiga vägar. Alltför höga hastigheter och vårdslöshet från trafikanternas sida är en viktig orsak. Enligt en rapport från Trafikverket om trafikolyckor vid vägarbeten 2003–2015 (2016:122) inträffade det under åren 2003–2015 minst 3 958 trafikolyckor med personskador i anslutning till olika typer av gatu- och vägarbeten. Rapporten bygger på trafikolyckor som rapporterades in av polisen och akutsjukvården i olycksdatabasen Strada (Swedish Traffic Accident Data Acquisition).

Av det totala antalet olyckor inträffade 50 procent av olyckorna på det statliga, 44 procent på det kommunala och 6 procent på det övriga vägnätet. Den vanligaste olyckstypen, ca 38 procent av alla olyckor vid vägarbeten, var olyckor med oskyddade trafikanter. I ca 5 procent av det totala antalet olyckor omkom eller skadades en vägarbetare. Sammanlagt rör det sig om 195 olyckor med vägarbetare. Sex vägarbetare omkom, 39 skadades svårt och övriga var lindrigt skadade. Den vanligaste olyckstypen där en vägarbetare blev skadad var singelolyckor (37 procent). I de flesta fall hade vägarbetarna utfört någon form av vinterväghållning. Ofta hade de kört traktor och troligtvis hade de inte använt bilbälte eller bara haft midjebälte. Drygt 55 procent av alla skadade vägarbetare, totalt 108 personer, skadades i samband med vinterväghållning. I 31 procent av olyckorna var vägarbetaren personal på vägen och arbetade med t.ex. räckesuppsättning, trafikreglering, stensättning och inspektioner. Tjugo av de skadade vägarbetarna i den här kategorin var flaggvakter. De skadade flaggvakterna utgör därmed drygt 10 procent av alla skadade vägarbetare.

I en intervjuundersökning från Service- och kommunikationsfacket (Seko) från juni 2016 uppgav 45 procent av de tillfrågade medlemmarna inom vägbranschen att det under det senaste året hade uppstått minst en trafikrelaterad incident vid den egna arbetsplatsen, och 91 procent tyckte att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn till dem som arbetar på vägen. I undersökningen uppgav



82 procent att de oroar sig ibland eller ofta för att arbeta på vägen på grund av bristande säkerhet.

Arbetsmiljöverket har på uppdrag av regeringen i samverkan med Transportstyrelsen och Trafikverket tagit fram en rapport med syftet att klargöra vilka riskförhållanden som finns och vilka yrkesgrupper som riskerar att drabbas av olyckor vid arbete på och vid vägar. I uppdraget ingick även att myndigheterna skulle ta fram ett gemensamt förslag till olycksförebyggande åtgärder. Arbetsmiljöverkets rapport från februari 2017 visar att arbetstagare som arbetar med transporter är de som har drabbats mest av allvarliga arbetsolyckor och dödsfall i trafiken. Flera yrkesgrupper som utför arbete på och vid väg utanför fordon drabbas av dödsolyckor. Påkörningsolyckor drabbar flera olika yrkeskategorier såsom vägarbetare, brandmän, miljöarbetare och lastbilschaufförer. Väg- och anläggningsarbete, underhållsarbete eller städning av vägar är några exempel på riskabla arbetsuppgifter.

Enligt Arbetsmiljöverket medför omgivande trafik stora risker att bli påkörd. Rapporten visar att av de 259 personer som omkom i vägtrafikolyckor 2015 omkom 11 personer i samband med arbete, varav 9 personer tillhörde den svenska arbetskraften. Under 2015 rapporterades totalt 34 dödsfall för arbetstagare från den svenska arbetskraften i arbetsolyckor, varav 26 procent var trafikrelaterade dödsolyckor på och vid vägar. Sett över en längre period, 2008–2016, har de allra flesta dödsolyckor inträffat då de drabbade har befunnit sig i ett fordon (87 procent), medan 13 procent av de omkomna befann sig på vägen utanför fordonet när de blev påkörda. Drygt 20 procent var singelolyckor, och 35 procent av olyckorna var kollisioner med andra fordon.

Arbetsmiljöverket lyfter fram förslag till åtgärder som handlar om att skapa en tryggare arbetsmiljö genom att ge arbetstagaren ett bättre skydd mot omgivande trafik. Det kan handla om att få ned hastigheten hos omgivande trafik, skapa barriärer mot omgivande trafik och skapa rutiner för arbetstagaren för hur han eller hon ska arbeta säkert. Arbetsmiljöverket betonar att det är viktigt att arbeta vidare med trafiksäkerhet som en arbetsmiljöfråga. Verket betonar att arbetsgivaren har ansvar för arbetsmiljön. Det är också viktigt att se över regler för t.ex. avspärning av vägar i syfte att skydda arbetstagaren då han eller hon arbetar utanför fordon på eller vid vägar.

Det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Transportstyrelsen har bemyndigande att meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av vägmärkesförordningen (2007:90). Varningsmärken varnar för olika typer av faror och betyder att man ska vara extra uppmärksam och försiktig. Motivet på varningsmärket visar vilken fara som avses. Ett sådant märke är varning för vägarbete. Anvisningsmärken talar om vad som gäller för en viss plats, väg eller vägsträcka. Där anvisningsmärken finns uppsatta gäller oftast särskilda trafikregler. Anvisningsmärket för rekommenderad högsta hastighet (fyrkantig skylt med vita siffror på svart botten) används endast som omställbart vägmärke och anger att förhållandena tillfälligt är sådana att det inte är lämpligt att färdas med

högre hastighet än den som anges på märket. Den angivna hastigheten är alltid lägre än den högsta tillåtna. Anvisningsmärket för rekommenderad lägre hastighet (fyrkantig skylt med vita siffror på blå botten) används vid en vägsträcka eller ett område där särskilda åtgärder vidtagits eller där förhållandena är sådana att det är lämpligt att färdas med lägre hastighet än den högsta tillåtna.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:400 konstaterar Jan Ericson (M) att de som arbetar på vägarna är mycket utsatta för olycksrisker genom att trafikanterna kör för fort förbi arbetsplatsen. För att sänka farten finns det en ny sorts skylt med rekommenderad hastighetssänkning, fyrkantiga skyltar med vita siffror på svart botten. Det finns en uppenbar risk att dessa skyltar förväxlas med skyltar om vägnummer, och dessutom borde hastighetssänkningen inte vara rekommenderad utan tvingande. Motionären efterfrågar därför att en renodling av skyltningen vid hastighetsbegränsning vid vägarbeten bör övervägas.

I motion 2017/18:797 konstaterar Teresa Carvalho m.fl. (S) att det varje år inträffar många trafikolyckor vid vägarbeten. Många av dem som arbetar vid vägarbeten anser att trafikanterna inte tar tillräcklig hänsyn och att även om det finns möjlighet att använda fartkameror görs det sällan. En sänkning av hastigheten kan leda till att olyckorna minskar, men så länge bilisterna inte följer de angivna hastighetsbegränsningarna är skyddseffekten liten. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av hur olyckorna kan minskas och av hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser.

I motion 2017/18:867 uppmärksammar Lawen Redar (S) att vägarbetare är särskilt utsatta på arbetsplatsen och att vårdslös körning och hastighetsöverträdelser är en huvudanledning. En ny strategi för arbetsmiljöpolitiken har tagits fram och olika insatser har gjorts. För att minska antalet olyckor vid vägarbeten och trygga arbetsmiljön för trafikarbetare måste hastighetsöverträdelse vid trafikarbete ses som en försvårande omständighet som ska leda till straffskärpning och hårdare påföljd. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trygga vägarbetares arbetsmiljö.

I motion 2017/18:1325 uppmärksammar Edward Riedl (M) att det sker allvarliga trafikolyckor i samband med vägarbeten. Ofta drabbas vägarbetare på grund av att de är oskyddade mot bilister. Det är viktigt att passerande bilister visar hänsyn till de arbetandes situation. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten.

I motion 2017/18:1362 konstaterar Magnus Manhammar (S) att det inträffar många olyckor vid vägarbeten och att många vägarbetare tyvärr arbetar utan skydd, trots att det krävs enligt Trafikverkets regelverk. Hastigheterna måste sänkas på vägar där vägarbeten förekommer. Fortkörning vid vägarbeten borde bötfällas dubbelt för att få ned hastigheterna vid vägarbeten och

därmed minska antalet personskador och dödsolyckor. Motionären efterfrågar därför att möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten övervägs.

I motion 2017/18:3905 uppmärksammar Betty Malmberg (M) att många vägarbetare i Sverige oroar sig för bristande säkerhet och att många uppger att de har varit med om trafikrelaterade incidenter. Det är bra att myndigheter och företag gör allt för att förhindra och minimera arbetsplatsolyckor på väg, men för att stävja de omdömeslösa fortkörningarna måste mer göras. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis påminna om att regeringen har tagit fram en arbetsmiljöstrategi för det moderna arbetslivet för perioden 2016–2020 (skr. 2015/16:80, bet. 2015/16:AU8). En del av strategin är en nollvision som rör dödsolyckor och förebyggande av arbetsolyckor. I strategin konstateras att många dödsolyckor inträffar vid arbete på och vid väg och att det årligen utöver dödsolyckorna också inträffar olyckor och allvarliga tillbud som skulle kunna leda till dödsolyckor. Eftersom transportbranschen är en olycksdrabbad bransch kan och bör en nollvision mot dödsolyckor i arbetslivet enligt regeringen knytas ihop med nollvisionen för att människor inte ska skadas eller dödas i trafiken. Arbetsmarknadsutskottet välkomnade skrivelsen och menade att det är särskilt glädjande att strategin tar avstamp i ett modernt arbetsliv för att möta utmaningarna på dagens arbetsmarknad.

Utskottet kan med tillfredsställelse konstatera att en god och säker arbetsmiljö för alla arbetstagare är en högt prioriterad fråga för regeringen. Utskottet vill betona att ingen ska behöva dödas eller skadas i samband med att utföra sitt arbete på eller vid vägar. Utskottet välkomnar att det också görs flera olika insatser för att öka trafiksäkerheten för vägarbetare och trafikanter i samband med vägarbeten. Det är t.ex. vanligt med hastighetsreduktioner på sträckor som passerar vägarbetsplatser. Det finns två typer av skyltar för rekommenderad hastighet som får användas som omställbar hastighet eller vid tillfälliga förhållanden. I annat fall kan Trafikverket som vägghållare med tvingande hastighetsbegränsning gå in och skriva en lokal föreskrift om sänkt hastighet. I dessa fall läggs det in i Transportstyrelsens rikstäckande databas för trafikföreskrifter så att det blir elektroniskt kungjort. Vanligtvis tillämpas detta vid längre och större vägarbeten. Utskottet uppmärksammar att det blev tillåtet att använda fordonsburna skyltar med rekommenderad högsta hastighet med den vägmärkesförordning som trädde i kraft 2007. Mobila omställbara vägmärken används i dag för att ge en tydlig och korrekt utmärkning i samband med vägarbeten. Utskottet noterar att en erfarenhet som kommit av det landsomfattande försöket med variabla hastigheter är att dynamiska skyltar uppfattas bättre av trafikanter än traditionell plåtutmärkning. Utskottet vill i sammanhanget påminna om att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Transportstyrelsen har bemyndigande att

meddela de föreskrifter som behövs för verkställigheten av vägmärkesförordningen.

Utskottet konstaterar att Trafikverket är Sveriges största aktör vid byggnad av infrastrukturprojekt. Tillsammans med Sveriges Byggindustrier och Svenska Teknik & Designföretagen tog man 2015 fram en handlingsplan med konkreta åtgärder för att minska antalet olyckor i anläggningsbranschen. Utgångspunkten är att ingen ska skadas allvarligt eller dödas i transportsystemet eller på arbetsplatserna. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket genomför olika insatser för att öka säkerheten vid vägarbetsplatser. Som exempel vill utskottet lyfta fram verkets handlingsplan som ska ge en samlad bild av de förbättringsåtgärder som Trafikverket vidtar för att förbättra säkerheten inom området arbete på vägar samt vara ett stöd i att koordinera och följa upp de åtgärder som genomförs. Säkerhetsarbetets syfte är att ingen ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken och att transportsystemet genom sin utformning, sina regelverk och sin tillämpning ska anpassas efter detta. Handlingsplanen omfattar ett flertal insatser för att göra vägarbeten mer säkra. Det handlar bl.a. om behovet av säkerhet från tidig planering till upphandling genom att t.ex. förtydliga de funktionella kraven på säkerhet för olika typer av vägarbeten. Insatserna handlar vidare om en effektiv kontroll av säkerheten vid vägarbeten, bl.a. genom att använda arbetsplatskontrollen bättre. Utskottet vill även framhålla att Trafikverket har uppgett att det för de yrkesgrupper som arbetar med underhåll och andra åtgärder på vägar krävs en utbildning, Arbete på väg, enligt Trafikverkets kompetenskrav. Varje arbetsgivare har en skyldighet att se till att personalen har föreskriven utbildning. Utbildningen är till för att få en ökad kunskap om hur man på bästa sätt förbättrar säkerheten för sig själv och andra som arbetar på vägen. Bland annat gäller det kunskap om hur olycks- och vägarbetsplatser skyltas och hur det egna fordonet ska placeras för att uppnå optimal säkerhet och bästa tänkbara arbetsmiljö.

Utskottet är medvetet om att respekten för hastighetsbegränsningarna vid vägarbeten är låg och att detta är en av de främsta riskerna för allvarliga olyckor. I den handlingsplan som nämns ovan ingår att utreda möjligheten att systematiskt använda s.k. intelligenta transportsystem (ITS) vid vägarbeten. Insatserna handlar vidare om sanktioner och återkoppling när leverantörer inte följer regelverket och om att etablera en hållbar verksamhet. I detta ingår bl.a. att Trafikverket ska ta fram en struktur för uppföljning och rapportering av säkerhetsläget vid arbeten på väg, t.ex. i fråga om att hastighetsbegränsningarna vid vägarbeten inte följs som de ska, och löpande kunna följa säkerhetsutvecklingen vid vägarbeten. Dessutom ska Trafikverket bl.a. etablera en verksamhet för kontinuerlig branschkommunikation kring arbetsmiljö och säkerhet.

Utskottet vill i sammanhanget även peka på att Trafikverket i samarbete med anläggningsbranschen i oktober 2017 för femte året i rad anordnade ett stopp i arbetet för att uppmärksamma allvaret i arbetsmiljöfrågan och påminna om att säkerheten alltid ska sättas främst. I manifestationen ingick en tyst minut för att hedra kollegor som förolyckats eller råkat ut för allvarliga

olyckor. Utskottet kan vidare konstatera att Trafikverket arbetar med att förbättra rapporteringen av händelser, avvikelser, tillbud och olyckor. Vid en analys av rapporterade händelser har det visat sig att olyckor och tillbud ofta rapporteras mycket långt efter att de har inträffat, vilket försvårar utredningarna. Trafikverket har lyft fram rapporteringsfrågan vid bransch- och projektmöten i syfte att uppnå en gemensam positiv effekt.

Enligt uppgift från Trafikverket finns det för närvarande 15 mobila trafik-säkerhetskameror, vilka hanteras av polisen. Polisen har utrett om dessa skulle kunna användas av t.ex. räddningstjänsten vid olyckor men kommit fram till att det enligt gällande lagstiftning är endast polisen som kan använda dem. Utskottet kan således notera att mobila trafiksäkerhetskameror i dagsläget därmed inte används vid vägarbetsplatser.

Utskottet kan i sammanhanget notera att Folketinget i Danmark i april 2014 beslutade att fördubbla bötesbeloppen för den som kör för fort vid vägarbete. De nya reglerna innebär även att gränsen för när körkortet villkorligt återkallas sänks. Tidigare gällde att den som kör mer än 60 procent snabbare än fartgränsen vid ett vägarbete fick körkortet villkorligt återkallat. Lagändringen innebär att den gränsen sänktes till 40 procent. Den dåvarande justitieministern framförde att för hög fart är orsaken till många allvarliga trafikolyckor och att man har ett ansvar att se till att de som arbetar på vägarna kan utföra sitt arbete under säkra och trygga förhållanden. Den danska ministern menade att fördubblade böter och sänkt gräns för körkortsåterkallelse skapar tydliga incitament till att sänka hastigheten. Införandet av de nya bestämmelserna är ett led i insatserna för att förbättra trafiksäkerheten i Danmark.

När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse här i Sverige kan utskottet konstatera att bötesystemet är utformat så att bötesnivåerna är högre vid överträdelse på vägar där hastighetsbegränsningen är 50 km/tim eller lägre jämfört med överträdelse på vägar med hastighetsbegränsningar om 50 km/tim eller högre. När det gäller nivån på ordningsböter för hastighetsöverträdelse är regelverket därmed utformat utifrån att böterna ska vara mer kännbara när trafikanterna inte anpassar sin hastighet vid t.ex. förskolor, skolor och vägarbetsplatser. Utskottet menar att detta är en lämplig ordning. När det gäller frågan om att införa särbestämmelser för dem som bryter mot hastighetsbestämmelserna vid vägarbetsplatser menar utskottet att detta är något som bör ses i relation till omständigheterna på platsen och överträdelsens art m.m. och att detta är något som vägs in i bedömningen när påföljden ska bestämmas.

Utskottet vill understryka vikten av hög säkerhet både för dem som arbetar ute på vägarna och för trafikanterna. Det är inte acceptabelt att de som arbetar med vägunderhåll för att våra vägar ska ha en bra standard med hög framkomlighet ska riskera att skadas svårt eller till och med dödas. Utskottet understryker därför att det är viktigt att det också fortsättningsvis görs insatser för att vägarbetare ska kunna känna sig trygga på sin arbetsplats och att även trafikanter ska vara trygga när de passerar en vägarbetsplats. Det är viktigt att

både de ansvariga myndigheterna och de entreprenörer som ansvarar för att genomföra arbeten på vägarna vidtar de åtgärder som enligt Trafikverket är nödvändiga för att vägarbetare ska kunna utföra sitt arbete på ett tryggt och säkert sätt. Utskottet vill även påtala betydelsen av att myndigheterna kontinuerligt följer upp och utvärderar de insatser som görs för att säkerställa att vägarbetarnas arbetsmiljö är trafiksäker. Utskottet menar att det är viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

Mot bakgrund av de insatser som genomförs finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed yrkandena i motionerna 2017/18:400 (M), 2017/18:797 (S), 2017/18:867 (S), 2017/18:1325 (M), 2017/18:1362 (S) och 2017/18:3905 (M).

## Trafik- och hastighetsövervakning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag i frågan om trafiksäkerhetskontroller. Utskottet välkomnar att den automatiska hastighetsövervakningen utvecklas positivt. Utskottet pekar på att ett införande av ägaransvar vid fortkörning riskerar att strida mot de rättsprinciper som lagstiftningen bygger på, men kan också frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i de automatiska trafiksäkerhetskontrollerna. Utskottet ser därför positivt på att utreda möjligheten att övergå till ägaransvar vid fortkörning eller andra trafikbrott samt ge utökade möjligheter till kameraövervakning för att effektivisera polisens arbete.

Jämför reservation 17 (SD).

## Bakgrund

### *Polisens trafikkontroller*

Polisen ansvarar för att övervaka och utreda brott i trafiken. I samband med trafikövervakning upptäcks exempelvis hastighetsöverträdelse, rattfylleri och bilbältesbrott. Alla poliser i yttre tjänst har i uppdrag att upprätthålla ordning och säkerhet på vägarna. Prioriterade områden är bl.a. hastighets- och nykterhetskontroller. Dessutom arbetar polisen med insatser mot aggressiv körning och kontroll av skyddsutrustning som t.ex. bilbälte och bilbarnstolar samt kontroll och övervakning av yrkestrafik. I samband med trafikkontroller kan polisen också kontrollera felaktigheter på fordonet och att föraren har rätt körkortsbehörighet. Polisen utreder även trafikolyckor.

Polisen mäter hastigheten med laserinstrument och genomsnittshastighetsmätare. Laserinstrumentet används när polisen står vid väggkanten och gör trafikkontroller. Genomsnittshastighetsmätaren finns i många av polisens bilar

och motorcyklar, och även i vissa civila fordon. Mätningen sker rullande, dvs. att en kontroll kan utföras av ett framförvarande fordon på vägen.

### *Automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK)*

På de mest olycksdrabbade vägarna finns det automatiska trafiksäkerhetskontroller (ATK) i form av fasta eller mobila enheter. ATK infördes under perioden 1999–2000 på försök på 16 vägsträckor. Försöket fortsatte, och i en utvärdering som gjordes 2002 konstaterades att både hastigheten och antalet olyckor med personsador hade minskat på de aktuella sträckorna. Utbyggnaden med trafiksäkerhetskameror har därefter fortsatt. Det övergripande målet är att sänka hastigheterna för att öka trafiksäkerheten och därmed minska antalet olyckor.

Polisen utreder hastighetsöverträdelser som registreras av trafiksäkerhetskameror. När ett fordon närmar sig en kamera mäts den aktuella hastigheten med hjälp av radar. Kamerorna fotograferar de fordon som överskrider den gällande hastighetsgränsen, och fotot bearbetas manuellt. Informationen överförs automatiskt till polisens utredningsenhet. Under utredningen kontrolleras fordonet och möjliga förare i olika register. Bilden på föraren jämförs med pass- eller körkortsfoto. Om bilden på föraren stämmer med pass- eller körkortsfoto skickas ett underrättelsesdokument med bild och mätdata till den misstänkta personen. Går det inte att identifiera föraren skickas en förfrågan till fordonets ägare om vem som har kört fordonet. Passagerarplatsen maskeras oavsett om någon sitter där eller inte. I utredningen som följer används enbart den bild där passagerarplatsen är maskerad.

Utifrån trafikutskottets förslag (bet. 2002/03:TU4) beslutade riksdagen om ett tillkännagivande till regeringen om att utreda hur ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser kan ändras i syfte att effektivisera kameraövervakningen och därmed förbättra trafiksäkerheten. Med anledning av tillkännagivandet blev frågan om ägaransvar vid trafikbrott föremål för en större utredning (SOU 2005:86). Utredningen hade i uppdrag att undersöka de juridiska förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för en fordonsägare när hans eller hennes fordon används vid hastighetsöverträdelser och andra trafikförseelser som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system. I uppdraget ingick även att bedöma vilka konsekvenser som införandet av de olika formerna av ägaransvar kan förväntas få, bl.a. för trafiksäkerheten och allmänhetens vilja att följa trafikreglerna, vilka effektivitetsvinster i trafikövervakningen som skulle uppnås och om den enskildes rättssäkerhet skulle påverkas. I utredningen konstaterades att systemet med föraransvar för hastighetsförseelser medför vissa problem och ökade utredningskostnader, framför allt när det gäller att identifiera förare på fotografier som har tagits av trafiksäkerhetskameror. Eftersom det är förhållandevis enkelt för förarna att undgå identifiering minskar reglernas avskräckande effekt. Detta kan i sin tur antas påverka trafiksäkerheten i negativ riktning. När det gällde frågan om vem som ska ställas till svars i ett system med ägaransvar, dvs. vem som ska anses vara

ett fordonets ägare, konstaterade utredningen att detta delvis beror på om reglerna är av straffrättsligt slag eller inte. Utredningen konstaterade att eftersom ett stort antal hastighetsförselser kommer att lagföras genom kameror krävs det att det är förhållandevis enkelt för myndigheterna att ta reda på vem som ska göras ansvarig. Enligt utredningen skulle en närliggande möjlighet därför vara att anknyta till det fordonsägarbegrepp som finns i lagen om vägtrafikregister. Utredningen ledde inte till något förslag till riksdagen om ändringar när det gäller ägaransvar.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:1303 konstaterar Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) att polisens trafikkontroller fyller en viktig funktion i arbetet med att upprätthålla ordning och säkerhet på vägarna. Att varna andra trafikanter för dessa poliskontroller på vägarna är inte bara dumt utan kan få förödande konsekvenser. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av möjligheten att göra det straffbart att varna andra trafikanter för polisens trafikkontroller.

Per Klarberg m.fl. (SD) framför i kommittémotion 2017/18:1590 att införandet av trafiksäkerhetskameror har gett goda resultat men att resultaten skulle kunna vara än bättre. I dagsläget måste föraren vara identifierbar, något som försvåras av såväl väderförhållanden, smuts på linsen och inte sällan att föraren medvetet döljer sitt ansikte. Motionärerna jämför med att fordonets ägare får betala både felparkeringsavgift och trängselskattsavgift och efterfrågar därför att en avgiftsbeläggning av fordonets ägare och inte föraren vid fortkörning när denne inte kan identifieras via trafiksäkerhetskameror utreds (yrkande 12).

Även i motion 2017/18:2398 konstaterar Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) att när man felparkerar får fordonets ägare en felparkeringsavgift och när man fotograferas av en trängselskattskamera får fordonets ägare en trängselskattsavgift. För att komma ifrån problemet med att identifiera föraren av fordon som fotograferas av trafiksäkerhetskameror bör man avgiftsbelägga ägaren till fordonet vid de tillfällen när föraren inte kan identifieras. Motionärerna efterfrågar därför att en fortkörningsavgift på fordon utreds.

I motion 2017/18:2651 uppmärksammar Karin Svensson Smith och Lorentz Tovatt (båda MP) att automatisk hastighetsövervakning har byggts ut kraftigt för att sänka farten på vägarna men att kameror inte råder bot på all fortkörning. Motionärerna menar att ett ägaransvar skulle kunna införas så att ägaren till det identifierade fordonet får information om händelsen tillsammans med ett inbetalningskort med bötesbeloppet. Därmed skulle resurser frigöras från den tidsödande bildgranskningen, och systemet bli mer effektivt. Motionärerna efterfrågar därför att Sverige inför ägaransvar vid hastighetsöverträdelser samt brott mot miljözonsbestämmelser och dubbdäcksförbud för tunga och lätta fordon (yrkande 1). Motionärerna konstaterar vidare att olycksfallsfrekvensen för oskyddade trafikanter har ökat. Lägre



bashastighet och färre överskridanden av hastighetsgränser ökar säkerheten för oskyddade trafikanter, vilket främjar aktiv mobilitet. Motionärerna efterfrågar därför att kommunerna ska få sätta upp trafiksäkerhetskameror i städerna (yrkande 2). Dessutom konstaterar motionärerna att framkomligheten för stadsbussar är dålig eftersom felparkerade bilar begränsar kollektivtrafikens framkomlighet. Fotografering av bilar från bussen kan öka regel efterlevnaden och göra kollektivtrafiken mer attraktiv. Motionärerna efterfrågar därför att trafikövervakning med kamera från buss tillåts (yrkande 3). Motionärerna framför vidare att parkeringsvakter borde kunna tas i anspråk för att hjälpa polisen i trafikövervakningsuppgifter, framför allt hastighetsövervakning och efterlevnad av miljözonsbestämmelser. Motionärerna efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkeringsvaktens befogenheter (yrkande 4).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att automatiska trafiksäkerhetskroller (ATK) har byggts ut under senare år i hela landet som ett led i att sänka farterna på vägarna och därmed öka trafiksäkerheten. Utskottet välkomnar att den automatiska hastighetsövervakningen utvecklas positivt. Verksamheten bygger på ett samarbete mellan Trafikverket och Polismyndigheten, och det gemensamma uppdraget är att förbättra trafiksäkerheten längs vägarna. Trafiksäkerhetskameror bidrar till sänkt hastighet, vilket räddar liv. Utskottet understryker att hastigheten är den faktor som har störst betydelse för hur allvarliga följer en trafikolycka får, och dessutom innebär en lägre hastighet också mindre utsläpp av koldioxid.

Utskottet vill framhålla att på de vägar där trafiksäkerhetskameror har införts har antalet dödsolyckor och svårt skadade i trafiken minskat betydligt. Mätningar visar att dödsolyckor och antalet svårt skadade minskade med 20–30 procent på vägar med trafiksäkerhetskameror och att ca 15–20 liv per år räddas. Trafikverket uppger att om alla höll hastighetsgränserna i hela trafiksystemet skulle mer än 100 liv räddas varje år och att en sänkning av medelhastigheten med 1 km/tim på hela vägnätet skulle rädda ca 20 liv per år. Utskottet vill mot den bakgrunden betona vikten av ATK i trafiksäkerhetsarbetet. Vid utgången av 2015 fanns det ca 1 500 trafiksäkerhetskameror. Trafikverket och Polismyndigheten har enats om att sätta upp fler kameror under de närmaste åren. Enligt Trafikverket planerar man att montera 250 kameror under de kommande fyra åren under förutsättning att polisens utredningskapacitet ökar i motsvarande grad.

Trafikverket och Polismyndigheten har ett gemensamt ansvar för trafiksäkerhetskamerorna. Trafikverket ansvarar för etablering, drift och underhåll av de fasta kamerorna medan polisen hanterar de mobila trafiksäkerhetskamerorna. Trafikverket och Polismyndigheten är gemensamt ansvariga för hur och i vilken omfattning alla kameror ska användas. Utskottet vill framhålla att planeringen och placeringen av kamerorna baseras på Trafikverkets och

polisens erfarenheter och kunskap om kamerornas effekt på att dämpa hastigheterna på en specifik sträcka. I samverkan mellan myndigheterna väljs lämpliga sträckor ut där de största effekterna ur ett trafiksäkerhetsperspektiv kan uppnås. Utskottet noterar att kamerorna placeras på vägar med mycket trafik, höga hastigheter och hög olycksrisk. Alla kameror placeras synligt, och hastigheten är väl skyltad vid kamerorna så att alla kan köra lagligt. I varje kamera finns ett system som mäter fordonets hastighet med hjälp av radar. När ett fordon närmar sig en trafiksäkerhetskamera mäts den aktuella hastigheten. Kamerorna fotograferar bara de fordon som överskrider den gällande hastighetsgränsen.

De mobila kamerorna används som ett komplement till de fasta trafiksäkerhetskamerorna och manuell övervakning. Mobila kameror ger en flexibilitet som är viktig för att öka säkerheten på vägarna. Enligt Trafikverket finns det 15 mobila trafiksäkerhetskameror, fördelade över hela landet.

Utskottet noterar att det finns exempel på att trafiksäkerhetskameror även har satts upp i stadsmiljö. Som exempel kan nämnas att fyra kameror togs i bruk 2015 i Huddinge kommun. Varje dag trafikeras den aktuella vägen av mer än 10 000 fordon, och många bilister kör enligt kommunen för fort. De senaste fem åren har ingen mist livet där, men 80 olyckor har inträffat och tre personer har skadats allvarligt. Trafikverket, Polismyndigheten och Huddinge kommun har bestämt placeringen. Kamerorna syns tydligt, och vägmärken informerar om dem ca 40–300 meter före varje mätpunkt. Enligt uppgift från Trafikverket är mätsystemet i kamerorna utvecklat för att användas på smala vägar och kan sättas upp på statlig eller kommunal väg. Däremot är det enligt Trafikverket inte lämpligt att placera kamerorna på tätortsvägar med en gång- eller cykelbana, bullerplank, stora skyltar eller annat längs vägen. Trafikverket uppger att kameror kommer att kunna sättas upp i städer under förutsättning att det är vägar som är lämpliga för mätsystemet.

Utskottet konstaterar att det är polisen som ansvarar för att utreda hastighetsöverträdelser som registreras av kamerorna och att detta görs hos polisens ATK-sektion i Kiruna. Där finns även styrcentralen som aktiverar och avaktiverar alla trafiksäkerhetskameror på distans. Om kamerorna är aktiverade eller inte beror på hur stor olycksbelastningen och trafikintensiteten är på den aktuella vägsträckan. När en kamera registrerar en hastighetsöverträdelse kompletteras fotot med uppgifter om bl.a. tid, plats och fordonets hastighet.

Utskottet vill framhålla att dagens system för automatiska trafiksäkerhetskontroller bygger på att polisen måste identifiera ansiktsbilder, vilket kan ses som en omständlig och dyr process som tar resurser i anspråk som skulle kunna användas till annat polisarbete. Mot den bakgrunden noterar utskottet att det i flera europeiska länder råder ett ägaransvar vid hastighetsövervakning. Utskottet konstaterar att Sverige i dag däremot tillämpar föraransvar vid fortkörning. Inom trafikområdet tillämpar Sverige ägaransvar främst när det gäller fordons utrustning och funktion, betalning av skatt och försäkringar. För överträdelser som förarens körbeteende orsakar görs föraren däremot ansvarig. Skälet till denna reglering är att ägaren är den som har bedömts ha bäst

förutsättningar att kontrollera att fordonet är utrustat på det sätt det är föreskrivet m.m., medan föraren har störst möjlighet att påverka sitt körbeteende.

Utskottet vill påminna om att frågan om vilka effekter ett ägaransvar vid trafikbrott kan förväntas få i Sverige har utretts i SOU 2005:86. Utredningen konstaterade att en ordning med ägaransvar riskerar stå i motsättning till de principer om legalitet och konformitet som den svenska lagstiftningen bygger på. Som exempel anfördes den s.k. skuldprincipen, enligt vilken straff endast kan ådömas den som har uppvisat ett klandervärd beteende i form av uppsåt eller oaktsamhet. Det konstaterades att ett strikt ägaransvar strider mot denna princip. I utredningen framhölls det också att ett rent ägaransvar visserligen kan medföra effektivitetsvinster men å andra sidan riskerar att minska förarnas incitament att följa trafikreglerna.

Utskottet har tidigare framhållit att det finns problem som kan kopplas till system med ägaransvar, bl.a. att vissa personer sätter i system att använda s.k. fordonsmålvakter, dvs. att man registrerar bilen på någon annan som saknar tillgångar och därmed gör det omöjligt för myndigheterna att driva in exempelvis fortkörnings- eller parkeringsböter. Utskottet vill här nämna att regeringen avser att se över hur lagstiftningen kan skärpas för att minska förekomsten av fordonsmålvakter och att riksdagen har beslutat att 25 miljoner kronor per år ska anvisas under perioden 2018–2020 som ett riktat statsbidrag till kommuner för att öka bortforsling, uppställning och skrotning av de aktuella fordonen. Utskottet har vidare tidigare framfört att ett införande av ägaransvar vid fortkörning skulle riskera att strida mot de rättsprinciper som den svenska lagstiftningen bygger på men vill samtidigt peka på att ägaransvar skulle kunna frigöra resurser inom polisen och öka effektiviteten i systemet med ATK.

Utskottet vill vidare understryka att polisen har ett viktigt ansvar för att kontrollera att trafikanterna följer reglerna när det gäller bl.a. att hålla hastigheten. Utskottet välkomnar därför att polisen har fått i uppdrag att årligen, fram t.o.m. 2020, redovisa vilka åtgärder den har vidtagit i syfte att bidra till att minska antalet dödade och skadade i vägtrafikmiljön i enlighet med nollvisionen.

Utskottet har uppmärksammat att det förekommer att trafikanter försöker uppmärksamma varandra på polisens trafikkontroller, och det kanske i tron att man gör någon en tjänst. Från polisen har i olika medier betonats att trafikanter på så sätt gör varandra en otjänst eftersom det kan innebära att polisen missar någon som skulle åka fast. Utskottet vill framhålla att trafikkontrollerna är både ett sätt för polisen att arbeta för färre skadade och döda i trafiken och ett sätt att arbeta mot kriminella, som ofta använder bilen som ett arbetsverktyg. Det är därför viktigt att inte varna mötande bilister för de trafikkontroller som polisen genomför.

Utskottet vill vidare betona vikten av olika former av trafikkontroller för att bl.a. upprätthålla framkomligheten i trafiken. Det kan t.ex. handla om att kontrollera att lokala parkeringsregler följs. Vidare vill utskottet peka på

vikten av att regler för bl.a. miljözoner och lokala dubbdäcksförbud följs. Utskottet har i detta sammanhang uppmärksammat att Stockholms stad har lämnat in en begäran till regeringen om övervakning med kameror från buss. Bakgrunden är att framkomligheten för bussarna i Stockholm inte har förbättrats tillräckligt mycket, trots att man har infört fler busskörfält och vidtagit en rad andra åtgärder. Felparkerade fordon i busskörfält och vid hållplatser framhåller Stockholms stad som ett stort problem. Det uppges också vara svårt att komma åt rörlig obehörig trafik i busskörfält. Staden menar att kameraövervakning från bussar och övervakning från vissa särskilt utsatta platser bör prövas. Genom bussen skulle bilar som är i vägen kunna fotograferas och böter utfärdas. Stockholms stad har även tagit upp frågan om kommunal trafikövervakning som en viktig åtgärd. Utskottet konstaterar att även de kommunala parkeringsvakterna har nämnts i sammanhanget och att de i dag inte får t.ex. övervaka hastighet, bilkörning i kollektivtrafikfält, dubbdäcksförbud eller andra brott. Utskottet har inhämtat information om att Stockholms stads begäran för närvarande bereds inom Regeringskansliet. Utskottet ser med intresse fram emot resultatet av denna beredning. Vidare ser utskottet positivt på att utreda möjligheten att övergå till ägaransvar vid fortkörning eller andra trafikbrott samt ge utökade möjligheter till kameraövervakning för att effektivisera polisens arbete.

Med hänvisning till ovanstående finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:1303 (M), 2017/18:1590 (SD) yrkande 12, 2017/18:2398 (SD) och 2017/18:2651 (MP) yrkandena 1–4.

## Förarutbildning

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortsutbildningen och olaglig övningskörningsverksamhet. Utskottet välkomnar den breda översyn av förarutbildningssystemet som har inletts och framhåller vikten av att den genomförs skyndsamt och att nödvändiga åtgärder därefter vidtas. Utskottet framhåller att det är viktigt att köerna till förarproven hålls på rimliga nivåer och välkomnar Trafikverkets arbete med detta och med att förebygga fusk vid kunskapsprov. Utskottet betonar starkt vikten av att fortsätta insatserna för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet och förutsätter att regeringen vidtar de åtgärder som behövs.

Jämför reservation 18 (M, C, L, KD) och 19 (SD) samt särskilt yttrande 3 (L).

### Bakgrund

#### *Körkortsutbildning och förarprov*

Körkortsutbildningen i Sverige består av olika delar där teori och praktik varvas. Det finns flera aktörer som har olika roller: Transportstyrelsen, introduktionsutbildare, privata utbildare och handledare, trafikskolor, riskutbildare och Trafikverket Förarprov. Körkortstagaren ansöker om körkortstillstånd hos Transportstyrelsen. För att få övningsköra privat krävs att körkortstagaren och handledaren har gått en introduktionsutbildning hos en godkänd utbildare. Efter introduktionsutbildningen ansöker handledaren om handledarbevis hos Transportstyrelsen. I förarutbildningen kan privat teoriutbildning och övningskörning kombineras med teorilektioner och körning på trafikskola. Riskutbildningen är obligatorisk och omfattar två delar (del 1 om alkohol, andra droger, trötthet och riskfyllda beteenden i övrigt; del 2 om hastighet, säkerhet och körning under särskilda förhållanden).

Enligt EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG) ska medlemsstaterna vidta de åtgärder som är nödvändiga för att säkerställa att den som ansöker om körkort har de kunskaper och den förmåga samt uppvisar det beteende som krävs för att få framföra ett motorfordon. För detta ändamål ska det finnas ett *förarprov* som består av ett *kunskapsprov* och därefter ett *körprov*. Kunskapsprovet ska innehålla frågor om de punkter som tas upp i direktivet. Varje medlemsstat ska själv fastställa frågornas innehåll.

Kunskapsprovet och körprovet görs hos Förarprov som är en resultatenhet inom Trafikverket. Förarprov har totalt 467 anställda, varav 303 trafikinspektörer. I januari 2018 hade Förarprov dessutom 83 tillfälligt anställda.

Tid för både kunskaps- och körproven bokas vid ett och samma tillfälle. Eleven börjar med kunskapsprovet och ska sedan göra körprovet, även om kunskapsprovet inte blev godkänt. Ett godkänt kunskapsprov eller körprov är

giltigt i två månader. Båda proven måste vara godkända inom giltighetstiden två månader, annars måste båda proven göras om. Kunskapsprovet består av totalt 70 frågor, varav 5 frågor är testfrågor som ska utvärderas. För att provet ska bli godkänt måste eleven svara rätt på minst 52 av de 65 frågorna som ingår i provet. Provtiden är 50 minuter. Kunskapsprovet innehåller frågor om bl.a. fordonskännedom och manövrering, miljö, trafiksäkerhet, trafikregler och personliga förutsättningar.

Statistik från Trafikverket visar att andelen godkända prov minskar. År 2017 genomfördes totalt ca 275 200 körprov för B-körkort. Av dessa blev ca 46,9 procent godkända. Samma år genomfördes totalt ca 306 500 kunskapsprov för B-körkort, varav ca 45,2 procent blev godkända. För kunskapsproven är minskningen från ca 54 procent 2011 till ca 45 procent 2017 och för körproven från ca 55 procent 2011 till ca 47 procent 2017.

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

### *Trafikskolor och övningskörningsverksamhet*

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

Körkortslagen (1998:488) innehåller bestämmelser om bl.a. behörighet att köra motorfordon, terrängmotorfordon, traktor och motorredskap. Körelever får enligt körkortslagen övningsköra under uppsikt av någon som har vana och skicklighet att köra fordon av det slag som övningskörningen avser. Den som inte är utbildningsledare eller trafiklärare etc. ska ha godkänts som handledare. För att bli godkänd som handledare vid övningskörning ska man ha fyllt 24 år, ha behörighet för fordon av det slag körningen avser, under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren ha haft sådan behörighet, och någon gång under de senaste fem åren ha genomgått introduktionsutbildning, om det är fråga om övningskörning för behörighet B. Ett godkännande som handledare gäller i fem år.

Enligt körkortsförordningen (1998:980) får det antal godkännanden som en handledare får inneha samtidigt begränsas. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter om ansökan om och godkännande som handledare vid övningskörning

(TSFS 2012:1) gäller sedan 2012 att en handledare kan ha högst 15 elever (godkännanden) samtidigt. Ett godkännande kan inte återkallas.

### *Körkortsutbildning för motorcyklister*

Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1 – lätt motorcykel, A2 – mellanstor motorcykel och A – tung motorcykel. I EU:s tredje körkortsdirektiv som beslutades i december 2006 efter tre års förhandlingar mellan medlemsstaterna finns det gemensamma regler om körkortsutbildning. Den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra direktivet (prop. 2011/12:25, bet. 2011/12:TU4, rskr. 2011/12:80). Reglerna i direktivet är minimikrav som alla medlemsstater måste föra in i den nationella lagstiftningen. Det innebär att varje medlemsland får införa hårdare krav, men inte lindrigare.

Sverige har valt att enbart tillämpa minimireglerna för motorcykel. Döds- och skaderisken för motorcyklister sågs som ett stort problem i hela Europa, inte bara för dem som kör motorcykel utan också för konsekvenserna för sjukvården, anhöriga och samhället i stort. Man åberopade samstämmig statistik från medlemsstaterna som stöd för förslaget. Den del i direktivet som handlar om motorcyklar var inget som ifrågasattes av medlemsstaterna, utan det bedömdes som väl motiverat.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:73 betonar Markus Wiechel (SD) vikten av att samtliga trafikanter har de grundläggande kunskaper som behövs för att få köra ett fordon. Motionären påtalar att det har vuxit fram en svart marknad för att mot betalning på olika sätt erbjuda godkända prov. Trafikverket vidtar åtgärder för att minska fusket, men det är enligt motionären uppenbart att det inte räcker. Regeringen bör därför vända sig till Trafikverket och Transportstyrelsen för att finna lösningar på hur fusket kan stoppas. Motionären efterfrågar följaktligen att åtgärder vidtas för att stoppa fusket vid Trafikverkets förarprov.

I motion 2017/18:816 uppmärksammar Yilmaz Kerimo (S) att det finns problem med illegala trafikskolor i hela landet. Det råder osund konkurrens, där säkerhet för både elever och trafiken är en fara och kvaliteten i undervisningen är mycket låg. Motionären hänvisar till förslag om att införa ett alternativt trafikläroprotokoll där handledaren krävs på identifiering inför varje körlektion, om att minska antalet handledartillstånd till fem sex tillstånd, om att endast bevilja CSN-lån till trafikskolor med tillstånd, om att skärpa straffen för den som kör utan handledartillstånd och om att endast bevilja bilar med dubbelkommando för registrerade trafikskolor. Motionären efterfrågar därför en översyn av en lagändring för åtgärder mot illegala trafikskolor.

I motion 2017/18:848 uppmärksammar Monica Green (S) att det är långa köer till uppkörning och att det inte har gjorts någon översyn av körkortsuppkörning på länge. Motionären framhåller att många inte klarar av uppkörningsproven och att många inte är tillräckligt förberedda. Ett sätt att komma

till rätta med problemet är att den som tidigare har misslyckats på sitt uppkörningsprov men i övrigt bedöms vara en god förare får möjlighet att åtgärda sina brister i en körskola. Motionären efterfrågar därför en översyn av hela körkortsutbildningen inklusive uppkörning.

I motion 2017/18:963 uppmärksammar Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C) att det är viktigt att den som kör bil har tillräckligt kunnande för att göra detta på ett trafiksäkert sätt. Motionärerna anför att Sverige har höga kunskapskrav och svåra teoriprov och att många har stora svårigheter att klara teoriprovet. Trafikverket bör se över kunskapsprovets utformning, och möjligheten till muntlig prövning bör utvidgas så att även de som inte har klarat teoriprovet ett antal gånger kan erbjudas en muntlig prövning. Motionärerna efterfrågar därför att körkortsprovet förenklas.

I motion 2017/18:2247 framhåller Jan Ericson (M) att det har blivit mer komplicerat och dyrare att ta körkort, vilket är en allvarlig utveckling och ett hot mot arbetslinjen. Många bor på landsbygden där kollektivtrafiken inte alltid gör det möjligt att pendla till arbete och samhällsservice. Motionären vill uppnå en förenklad och mindre kostsam körkortsutbildning och efterfrågar därför en översyn av regelverket för körkortsutbildning.

I motion 2017/18:2277 konstaterar Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) att allt färre ungdomar tar körkort. Både kunskapsprov och körprov måste vara godkända inom giltighetstiden som är två månader. Många av dem som försöker ta körkort misslyckas på sitt körkortsprov, och om giltighetstiden har gått ut måste man göra båda proven igen, även om man redan har både betalt och klarat kunskapsprovet. Motionärerna efterfrågar därför förlängd giltighetstid för körkortsprovets kunskapsprov (yrkande 1) och en utvärdering av vilka kostnader som förknippas med att ta körkort (yrkande 2).

I motion 2017/18:2397 konstaterar Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) att det är dyrt att ta körkort men mycket viktigt för att få ett arbete. Det är bra att kunna övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för körkortet. Att man får vara handledare åt så många som 15 elever kan dock enligt motionärerna locka till att man gör det till en sidoinkomst. Det är viktigt att eleverna väljer de lagliga skolorna i stället för de billigare illegala körskolorna. Motionärerna efterfrågar därför en utredning om en minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort.

I motion 2017/18:3207 pekar Lars Beckman (M) på att illegala körskolor är ett växande problem i stora delar av landet. Genom att mot svart betalning ge körlektioner och registrera sig som handledare åt ett stort antal personer konkurrerar illegala körskolor på sikt ut de lagliga trafikskolorna. Utvecklingen har en negativ effekt på såväl trafiksäkerheten som näringslivsklimatet. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att minska antalet handledartillstånd.

I motion 2017/18:3323 uppmärksammar Boriana Åberg (M) att illegala körskolor är ett växande problem som har flera negativa konsekvenser. I dag finns det ingen trafiklärarlegitimation, och Transportstyrelsens tillsyn av



trafikskolor gäller per definition bara de auktoriserade trafikskolorna. En trafiklärarlegitimation skulle enligt motionären öka möjligheten för eleverna att kontrollera att trafikläraren och trafikskolan är auktoriserad. En sådan åtgärd behöver sannolikt också kompletteras med ytterligare åtgärder för att minska de illegala trafikskolorna. Motionären efterfrågar därför ett införande av en trafiklärarlegitimation.

I motion 2017/18:3661 framför Camilla Waltersson Grönvall (M) att de nya reglerna för att ta mc-körkort efter att det nya EU-direktivet infördes är både komplicerade och kostsamma. Det finns behov av att underlätta denna process. Motionären efterfrågar därför en utvärdering av de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet (yrkande 1), förslag på hur systemet för mc-körkort kan förbättras (yrkande 2) och att möjligheten att Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort undersöks (yrkande 3).

I motion 2017/18:3664 påtalar Lotta Olsson (M) att förarutbildningen inte har genomgått några större förändringar på länge, trots att omvärlden har förändrats mycket och kommer att förändras framöver. Som exempel nämns autonoma fordon, väntetider för körprov, antalet underkända prov, möjligheten att rekrytera yrkesförare, fusk på teoriproven, illegala trafikskolor, trafiklärarlegitimation och begränsning av antalet handledartillstånd. Motionären efterfrågar därför en översyn av förarutbildningssystemet.

Robert Halef m.fl. (KD) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3766 att ett godkänt kunskapsprov eller körprov är giltigt i två månader. Systemet borde vara mer flexibelt och ta mer hänsyn till ungdomars livssituation. Det faktum att Trafikverkets väntetider för körprov i vissa fall också kan vara längre än två månader under sommarmånaderna gör att många tvingas betala igen för att skriva om teoriprovet eller göra körprovet. Motionären efterfrågar därför en förlängning av giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader (yrkande 30). Motionärerna lyfter även fram att illegala körskolor är ett växande problem. Vissa personer missbrukar möjligheten till privat handledning genom att i praktiken bedriva körskoleverksamhet mot svart betalning. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet efterfrågar motionärerna därför en minskning av antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från 15 till 5 (yrkande 31). För att synliggöra skillnaden mellan legala och illegala körskolor och för att underlätta för polisen att stoppa illegal körskoleverksamhet efterfrågar motionärerna att det också bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar (yrkande 32).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framhåller i kommittémotion 2017/18:3833 att processen för att ta körkort för motorcykel är komplicerad och kostsam. Det behövs bl.a. en översyn av dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel. Motionärerna efterfrågar att regeringen agerar i EU för ett förenklat regelverk för mc-körkort med syfte att effektivisera processen (yrkande 25). Motionärerna uppmärksammar vidare att det är bekymmersamt att så många misslyckas med körkortsprovet. Samtidigt

kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför är det viktigt att körkortsutbildningen anpassas efter detta. Körkortet är en stor kostnad för många, och risken för arbetslöshet är högre för ungdomar utan körkort. Körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det har negativ påverkan på trafiksäkerheten, t.ex. borde elever som har gjort en mindre miss på körprovet få möjlighet att få det momentet prövat och slippa göra om hela provet. Motionärerna efterfrågar därför en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår (yrkande 27). Vidare betonar motionärerna att illegala körskolor är ett utbrett problem och leder till osund konkurrens. Det behövs krafttag mot detta, t.ex. genom att begränsa antalet handledarskap, begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando och införa ett digitalt utbildningsprotokoll. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen agerar mot illegala bilskolor genom att bl.a. se över möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person (yrkande 33).

Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) konstaterar i kommittémotion 2017/18:3894 att kunskapsprovet och körprovet för körkortsbehörighet B är giltigt i endast två månader. Den som inte hinner genomföra båda proven med godkänt resultat inom den tiden är således tvungen att göra om båda proven. Detta snäva tidsspänn vållar onödiga problem för den enskilde. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov och körprov för körkortsbehörighet B (yrkande 14).

## **Utskottets ställningstagande**

### *Förarutbildningen*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att olika aktörer, däribland Trafikverket, menar att det behövs en översyn av hela körkortsprocessen i syfte att motivera till välutbildade körkortstagare och tillgång till anpassade utbildningar för olika kundbehov. Från Trafikverket betonas att utbildare, såväl trafiklärare som privata handledare, har ansvar för att eleven uppnår utbildningsmålen i både den praktiska och den teoretiska delen av utbildningen.

Utskottet har noterat att det i en studie från Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) 2017 framförs att det finns behov av en mer omfattande förändring av förarutbildningen. Resultatet från studien visar att det behövs nya pedagogiska metoder och verktyg för att få en hög kvalitet på utbildningen. I studien lämnas förslag för att förbättra kvaliteten på de obligatoriska momenten. Vidare konstateras att det inom forskningen finns förslag om att införa fler obligatoriska moment i det svenska förarutbildningssystemet för att målen för den nationella kursplanen för körkort ska nås. Införandet av flera obligatoriska moment kan komma att kräva en mer genomgripande översyn av körkortsutbildningen så att mål, utbildningsinnehåll, genomförande och prov harmonierar med varandra. De obligatoriska momenten borde enligt VTI gälla både teori och praktik.

Utskottet konstaterar att VTI menar att en kvalitetssäkring av trafikskolor och trafikkövningsplatser är en förutsättning om man ska införa fler obligatoriska moment. Här handlar det om både trafikläroarbildningen och tillsynen av trafikskolornas verksamhet. När det gäller förarprov föreslås i VTI:s studie bl.a. att åtgärder vidtas för att öka körkortstagarnas förståelse för provresultatet. Utskottet uppmärksammar att alltför många av körkortstagarna som underkänns uppges utgå från att de inte har gjort något allvarligt fel eller att förarprovaren har varit för hård. Dessutom framhålls i studien att körkortstagare med svår nervositet bör erbjudas ett speciellt körprov.

Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) har i en kommentar framfört att de under många år har efterfrågat en oberoende översyn av förarutbildningssystemet för att modernisera, förändra och effektivisera samt nyttja ny teknik. STR menar att systemet inte längre fungerar. Utskottet vill framhålla att en fungerande körkorts- och förarutbildning har stor betydelse för samhället. Det handlar om att göra fler människor anställningsbara, t.ex. unga och nyanlända, och om trafiksäkerhet. STR betonar att körkortsutbildning är en viktig investering för enskilda och att den bidrar till människors rörlighet och självständighet. Den är även förutsättningen för rekrytering av yrkesförare som buss- och lastbilschaufförer, förare till räddningstjänst etc. Utskottet delar STR:s syn att utbildningssystemet måste tillgodose elevens behov av kunskaper och noterar att STR välkomnar de inspel VTI-rapporten gör när det gäller metodutveckling. STR menar att skolorna måste utveckla sina pedagogiska metoder för bättre individanpassning och en ännu mer kostnadseffektiv utbildning. STR konstaterar att utvecklingen på trafikområdet går fort och att förarutbildningen och regelverket inte har följt med. STR uppger även att det är ca 20 år sedan det senast gjordes en översyn. Ett tydligt symptom på systemproblemet är den sedan många år negativa utvecklingen för provresultaten. STR lyfter även fram utvecklingen av autonoma fordon och att förarutbildningen måste följa med i utvecklingen. Dessutom måste man komma till rätta med fusket kring förarproven samt de illegala trafikskolorna som STR menar är ett stort och växande problem.

Utskottet noterar i sammanhanget att Transportstyrelsen i samarbete med Umeå universitet har studerat förarprovsverksamheten i detalj utifrån trenden över tid med allt sämre provresultat. Det var för att kunna svara på frågan om det finns grupper av körkortstagare som har lämnats utanför i dagens förarutbildningssystem eller som av andra skäl inte kan tillgodogöra sig en god förarutbildning. Utskottet konstaterar att det pågår ett projekt om digitala utbildningsprotokoll (DUP) för att ytterligare arbeta med säkerställande av en god förarutbildning. DUP riktar sig mot både privata handledare och trafikskolelärare och stärker handledarens roll och ansvar. Systemet ska säkerställa att eleven har förvärvat alla viktiga kunskaper som behövs innan han eller hon gör sitt kunskapsprov och körprov.

Utskottet kan konstatera att andelen godkända förarprov har uppvisat en negativ trend under senare tid, vilket är oroväckande från trafiksäkerhets-synpunkt. Av dem som har anmälts via en trafikskola är det ungefär 70 procent

som får godkänt vid körproven, och av dem som anmäler sig privat är det ungefär 35 procent. Utskottet menar att det är viktigt att ta reda på varför allt fler körkortsaspiranter är dåligt förberedda och återkommande chansar på förarproven.

Utskottet välkomnar därför att Transportstyrelsen och Trafikverket har tagit initiativ till en bred översyn av hela förarutbildningssystemet. Detta arbete bedrivs under 2018 i samverkan med branschen och andra berörda myndigheter. Utskottet vill framhålla vikten av att skyndsamt genomföra denna översyn och därefter vidta nödvändiga åtgärder. Utskottet ser mycket positivt på att regeringen stöder och uppmuntrar myndigheternas initiativ att ta ett helhetsgrepp om utmaningarna som förarutbildningen står inför, och stöder också ansträngningarna med att komma till rätta med olaglig trafikskoleverksamhet. Utskottet välkomnar att infrastrukturministern som ett led i detta har bjudit in Trafikverket och Transportstyrelsen för en fortsatt diskussion om de utmaningar som finns på området. Utskottet ser fram emot resultatet av översynen och är därför i dagsläget inte berett att ta något initiativ i frågan.

### *Särskilt om förarutbildning för motorcyklister*

När det gäller frågan om körkortsutbildning för motorcyklister vill utskottet framhålla att det i dagsläget är möjligt att få alla moped- och mc-behörigheter med ett enda förarprov eftersom den som får en tyngre behörighet samtidigt så att säga får de lättare på köpet. Detta förutsätter att personen har åldern inne för den högre behörigheten. Om en person vill ha samtliga behörigheter så fort som möjligt måste dock denna förutom utbildningen göra flera förarprov: kunskapsprov för AM (minst 15 år), kunskapsprov och körprov för A1 (minst 16 år), körprov för A2 (minst 18 år) och körprov för behörighet A (minst 20 år). Utskottet vill påminna om att syftet med proven är att de ska säkerställa att eleven har de kunskaper och färdigheter som krävs för att framföra det fordon som behörigheten ger rätt att köra, och det räcker därför inte med körning eller prov med ett mindre fordon för att få behörighet att köra de största motorcyklarna. Det stegvisa tillträdet för mc-körkort har en motsvarighet i tillträdet för nya körkort för den personbilist som vill börja köra tyngre bilar.

Utskottet kan konstatera att antalet godkända körprov för motorcykel 2014 ökade jämfört med 2013, då det tredje körkortsdirektivets nya regler tillämpades för första gången i Sverige. År 2013 godkändes 7 715 körprov för mc-körkort, 2014 var det 8 463, 2015 var det 9 463, 2016 var det 9 272 och 2017 var det 9 203 godkända körprov för mc-körkort. När det gäller frågan om att Sverige ska ansöka om att bli ett försöksland inom EU för ett nytt system för att få mc-körkort (med undantag från EU:s körkortsdirektiv) har Transportstyrelsen uttalat att det sannolikt krävs mycket starka argument, och från myndighetens sida kan man inte se att det finns några sådana. Utskottet har ingen annan uppfattning.

### *Det sammanhållna förarprovet och uppkörningstider*

Utskottet konstaterar att kunskapsprovet och körprovet i dag är ett sammanhållet prov. Utskottet har noterat att viss kritik har riktats mot det sammanhållna provet och framför allt tvåmånadersgränsen. I VTI:s studie från 2017 pekas på att det sammanhållna provet kan leda till stress och att elever bokar en ny tid även om de inte är redo. Av den anledningen framförs i studien att speciellt tidsramen för det sammanhållna provet bör ses över. Utskottet välkomnar att frågan kommer att tas upp inom ramen för Trafikverkets och Transportstyrelsens översyn. Utskottet vill här samtidigt påminna om att införandet av ett sammanhållet prov för körkort grundades på bl.a. tidigare erfarenheter av att stora tidsglapp mellan kunskapsproven och körproven innebar försämrade resultat. Ett syfte med att införa ett sammanhållet prov var därför att man förutom bättre inläring också skulle minska antalet omprov och bidra till att minska köerna. Uppföljningar av dessa regler har visat att eleverna har kommit betydligt bättre förberedda till proven. Utskottet vill mot denna bakgrund framhålla vikten av att teori och praktik hålls samman.

Utskottet vill vidare understryka att man genom kunskapsprovet ska visa att man har teoretiska kunskaper för att kunna köra med omdöme i trafiken. Den som har svårt att läsa, skriva eller att förstå svenska kan göra ett anpassat kunskapsprov. Eleven kan välja mellan muntligt prov, prov med längre provtid, prov med tolk eller med teckenspråkstolk. Kunskapsprovet för behörighet B finns översatt till 14 andra språk än svenska. Den som inte kan läsa och förstå svenska får göra kunskapsprovet med tolk. Den som har lässvårigheter kan beviljas längre provtid. Personer med mycket stora lässvårigheter kan få göra provet muntligt.

När det gäller uppkörningstider vill utskottet lyfta fram Trafikverkets servicelöfte som innebär att den som bokar sitt första sammanhållna förarprov (kunskapsprov och körprov) för behörighet B ska få en tid för kunskapsprovet inom två veckor och en tid för körprovet senast två veckor efter kunskapsprovet på någon av Trafikverkets provorter. Om det första kunskapsprovet eller körprovet inte är godkänt har verket som mål att kunna erbjuda ytterligare minst två prov inom giltighetstiden två månader. Utskottet uppmärksammar att det från Trafikverket har framförts att om ett av delproven inte blir godkänt bör det bero på brister som kan rättas till på kortare tid än två månader.

Utskottet har inhämtat att servicelöftet under förra året inte kunde uppfyllas fullt ut i hela landet på grund av den höga efterfrågan på körkortsprov. Trafikverket uppgav i oktober 2017 att både antalet förstagångsprov och antalet omprov har ökat kraftigt. Den höga efterfrågan under sommaren 2017 klingade inte av under hösten. Efterfrågan var hög på både omprov och förstagångsprov till följd av en ökning av körkortstillstånd med 19 procent under perioden januari–augusti 2017 jämfört med samma period förra året (totalt sett drygt 246 000 tillstånd). Trafikverket uppgav att fler prov genomfördes 2017 jämfört med tidigare år, men samtidigt ökar kundantalet och antalet omprov. Trafikverket uppgav att antalet förarprov har ökat från ca 600 000 år 2013 till en prognos på ca 900 000 för 2018.

Utskottet noterar att servicelöftet inte har kunnat uppfyllas trots åtgärder som nyanställningar, extra personal och extra provtider på helger och kvällar. Inför sommaren 2017 nyanställde Trafikverket 34 förarprövare. En viktig orsak till att löftet inte kunde uppfyllas är att allt färre av dem som gör proven får godkänt. Utskottet konstaterar att andelen godkända kunskapsprov och körprov B minskade med drygt 5 procentenheter under januari–september 2017 jämfört med samma period 2014. Därmed ökade också antalet omprov. Utskottet kan konstatera att flera omprov bidrar till att det blir svårt att hitta provtider för elever som har förbrukat sitt förstagångsföreträde. Förstagångsföreträdet i servicelöftet innebär att om det första kunskapsprovet eller körprovet inte är godkänt erbjuder Trafikverket två omprov inom giltighetstiden två månader. När dessa två omprovstillfällen är förbrukade gäller inte förstagångsföreträdet längre, och väntetiden till nya provtider kan bli betydligt längre. Trafikverket uppger att den grupp som gör många omprov fortsätter att öka. Genom förstagångsföreträdet vill verket premiera god förarutbildning och uppmanar därför alla som ska göra omprov att använda tiden väl till ytterligare förberedelser, att hushålla med provtillfällena och att inte genomföra omprov för tidigt.

Utskottet konstaterar att för att ytterligare öka kapaciteten inför 2018 utbildas 47 nya förarprövare med start i september 2017. Trafikverket har vidare uppgett att åtgärderna från våren och sommaren 2017 fortsätter. För att ytterligare öka kapaciteten inför sommaren 2018 har Trafikverket anställt 45 nya förarprövare, som precis påbörjat sin utbildning. Ytterligare en kurs planeras till hösten 2018 för att möta efterfrågan kommande år. Därutöver fortsätter åtgärderna med övertid för att erbjuda ytterligare tider kvällar och helger, omfördelning av resurser i landet samt extra personal. Trafikverket arbetar även med förstärkt information om vad som krävs för att komma väl utbildad till körkortsprovet och för att bli en trafiksäker och miljömedveten förare. Det görs också en satsning på fördjupad återkoppling till dem som har gjort många omprov. Utskottet har vidare uppmärksammat att Trafikverket för en dialog på både central och lokal nivå med trafikskolornas branschorganisationer över hela landet, dvs. Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) och Trafikutbildarnas Riksorganisation (TR). Syftet med dialogen är att hitta gemensamma lösningar.

Utskottet har vidare erfarit att Trafikverket dessutom har vidtagit åtgärder mot svarhandel med provtillfällen. Det är sedan senhösten 2017 inte längre möjligt att boka tider på sitt eget personnummer och sedan under natten gå in och avboka varpå tiderna blir tillgängliga för andra, vilket tidigare kunde sättas i system. Avbokas en tid blir den numera inte längre tillgänglig direkt, utan Trafikverket tar den tillbaka in i systemet och fördelar provtillfället utifrån var behovet är störst.

Utskottet vill framhålla att alltför långa köer till förarproven är ett problem och att det är viktigt att köerna hålls på rimliga nivåer. Utskottet välkomnar därför att Trafikverket målmedvetet arbetar för att säkerställa att köerna inte

är för långa. Utskottet konstaterar att det stora trycket på förarprovsverksamheten bl.a. beror på att antalet personer som vill ta körkort har ökat gradvis de senaste åren och också på den stora mängden omprov. Utskottet välkomnar att detta är frågor som kommer att ingå i översynen av förarutbildningen. Om fler körkortselever var tillräckligt förberedda inför proven skulle antagligen godkännandegraden förbättras. Utskottet har med tillfredsställelse tagit del av att infrastrukturministern kommer att följa utvecklingen på området och kontinuerligt ha en dialog med myndigheten om detta.

### *Kostnaden för att ta körkort*

Utskottet kan konstatera att den faktiska kostnaden för att ta körkort varierar och beror på många olika saker. Priset för de obligatoriska momenten brukar ibland uppskattas till ca 4 000 kronor. Att ansöka om körkortstillstånd kostar 150 kronor. Kunskapsprov hos Trafikverket kostar 325 kronor (på kvällar och helger är avgiften 400 kronor). Körprov för behörighet B, B96, C1, C, D1 och D kostar 800 kronor; körprov för andra behörigheter kostar 1 650 kronor. Att tillverka körkortet kostar 150 kronor och fotografering på Trafikverkets förarprovskontor kostar 80 kronor. Till detta kommer kostnader för bl.a. synundersökning, riskutbildningar och eventuell utbildning vid en trafikskola. Kostnaden för att utbilda sig på en trafikskola varierar. Ibland brukar priset för ett körkort inklusive lektioner på en trafikskola uppskattas till i storleksordningen 15 000 kronor.

Utskottet vill framhålla att det under 2017 genomfördes en utredning inom Arbetsmarknadsdepartementet för att ta fram förslag till lån för B-körkortsutbildning (Ds 2017:35). Syftet var att det framför allt ska förbättra jobbmatchningen. I juli 2017 lämnade utredningen förslag till ändringar i lagen (1998:493) om trafikskolor och offentlighets- och sekretesslagen (2009:400). De föreslagna ändringarna är ett led i en reglering om statliga lån för körkortsutbildning (körkortslån) och syftar bl.a. till att göra det möjligt att kontrollera att lånemedel som betalas ut används på rätt sätt. I promemorian föreslås att ändringarna träder i kraft den 1 september 2018. Utskottet vill understryka att ett körkort i många fall är en viktig nyckel för att ta sig in på arbetsmarknaden. Utskottet välkomnar därför att regeringen har aviserat att den avser att införa en möjlighet till lån till utbildning för B-körkort för att förbättra möjligheten till etablering på arbetsmarknaden. Lånet ska kunna finansiera körkortsutbildning vid godkända trafikskolor och riktas i ett första steg till vissa arbetslösa personer mellan 18 och 47 år. I syfte att bidra till att stimulera till högre genomströmning i gymnasieskolan avser regeringen att i ett andra steg under 2019 utvidga möjligheten även till personer i åldern 19–20 år som avslutat en gymnasieutbildning. Regeringen beslutade den 8 mars 2018 om en proposition till riksdagen (prop. 2017/18:161).

### *Åtgärder mot fusk vid kunskapsprov*

Utskottet uppmärksammar att det har förekommit uppgifter om fusk när det gäller elever som skriver kunskapsprov, bl.a. att man kan köpa sig till ett bra resultat på kunskapsproven och att det finns exempel på att proven memoreras, fotograferas eller filmas under provtillfällen.

Enligt uppgift från Trafikverket upptäcktes 60 försök till fusk under 2017. Av dem var 17 fusk med id-handling och 43 övrigt fusk. Det totala antalet genomförda kunskapsprov och körprov förra året var ca 780 000 (ca 330 000 körprov och ca 450 000 kunskapsprov). Trafikverket uppger att fusk har minskat med ca 30 procent i jämförelse med 2016 som en följd av en rad riktade åtgärder som har genomförts, vilket utskottet ser positivt på. Utskottet kan konstatera att de 17 upptäckta fuskförsöken med id-handling handlade om att personer som skulle göra ett prov inte stämde överens med id-handlingen. Övrigt fusk kan t.ex. handla om fuskklappar, text som skrivits på handen, fotografering med mobiltelefon eller glasögon, användning av mobiltelefon för att få fram ett svar och försök till givande av muta. Trafikverket uppger att man alltid polisanmäler fusk med id-handling och försök till givande av muta. Trafikverket har även gjort två polisanmälningar för brott mot upphovsrätten alternativt upphovsrättsintrång. Dessa anmälningar grundade sig på misstanke om att Trafikverkets frågor kopieras, memoreras och fotograferas i syfte att med kommersiellt intresse säljas till elever. När det gäller övrigt fusk uppger Trafikverket att man i dag saknar sanktionsmöjligheter och att man enbart kan avvisa kunderna från provet.

Utskottet välkomnar att Trafikverket vidtar en rad åtgärder för att förebygga fusk vid prov. Man övervakar noga provet, aspiranten kan inte själv välja plats i provsalen utan tilldelas en sådan, och man har även utrustning som känner av mobiltrafik. Utskottet ser positivt på att Trafikverket utvecklar nya metoder för att förebygga och upptäcka fusk. Bland annat har Trafikverket på försök infört kameraövervakning i några teorisalar i Göteborg och har nu tagit beslut om att fortsätta den satsningen och införa kameraövervakning i alla verkets provsalar i hela landet. Under drygt två års tid har Trafikverket även utvecklat ett nytt kunskapsprovssystem som togs i drift vid årsskiftet. Trafikverket uppger att detta system ger helt nya möjligheter att skapa unika provversioner för varje individ och att man i samband med att ta det i drift även utökar frågedatabasen, vilket bl.a. möjliggörs genom att öka antalet frågekonstruktörer.

Utskottet vill starkt understryka vikten av en väl fungerande provverksamhet och att det är oacceptabelt med fusk inom denna eftersom det påverkar förtroendet för förarutbildningssystemet i Sverige negativt. Utskottet vill understryka att en god förarutbildning är en viktig del av arbetet med nollvisionen. Utskottet uppmärksammar att Trafikverket har vidtagit ett flertal åtgärder för att stävja fusk och välkomnar det utvecklingsarbete som pågår. Bland annat kan nämnas att Trafikverket arbetar löpande med utbildning och fortbildning för sina medarbetare för att kunna säkerställa identitet på personer och upptäcka fusk. Utskottet välkomnar vidare att infrastrukturministern har



en dialog med branschföreträdare och myndigheter i denna fråga. Utskottet vill vidare peka på att myndigheterna har tagit initiativ till en bred översyn av förarutbildningssystemet. Frågan om åtgärder mot fuskare i likhet med de som är möjliga vid högskoleprovet kan vara en av flera aspekter att uppmärksamma inom ramen för denna översyn. Utskottet utgår från att insatser kommer att vidtas för att komma till rätta med de rapporterade problemen och avser att noga följa den fortsatta utvecklingen av denna fråga.

### *Åtgärder mot illegal övningskörningsverksamhet*

Utskottet vill betona att rättvisa konkurrensvillkor är en mycket viktig fråga oavsett bransch. De företag som gör rätt för sig ska inte konkurreras ut av dem som inte följer lagar och regler. En god förarutbildning är viktig för att ge blivande körkortstagare nödvändiga kunskaper för att framföra fordon på ett säkert sätt. Utskottet menar att detta är en angelägen del i arbetet för att uppnå nollvisionen.

Personer som mot betalning bedriver illegal privat övningskörning utan trafikskoletillstånd, kvitton och momsredovisning etc. kallas ibland olagliga eller svarta trafikskolor. STR har tidigare år informerat utskottet om att den illegala övningskörningsverksamheten ökar och att den finns över hela landet. Enligt uppgift vet eller misstänker ca 80 procent av STR:s 600 medlemsföretag att det bedrivs olaglig övningskörningsverksamhet på den ort där de är verksamma. Utskottet noterar att dessa illegala verksamheter kan vara kopplade till annan organiserad brottslighet, och att det förekommer hot och våld.

Utskottet vill framhålla att Transportstyrelsen har vidtagit åtgärder för att stävja att trafikskoleverksamhet bedrivs utan tillstånd. Sedan 2012 kan en handledare ha högst 15 elever samtidigt, vilket syftar till att förhindra att personer bedriver olaglig övningskörningsverksamhet med ett stort antal handledargodkännanden. Transportstyrelsen har avtalat med Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) att genomföra en utvärdering av den förra regeringens reform. I utvärderingen ingår att kartlägga effekterna av begränsningen av antalet handledarskap och belysa olaglig övningskörningsverksamhet. I arbetet ingår att utreda omfattningen av den olagliga verksamheten, vilka grupper som nyttjar den och vad som har lett fram till den. Syftet är att kunna ta fram en bra lösning för dem som söker sig till denna verksamhet och att kunna motverka osund konkurrens. Utskottet betonar i sammanhanget att det är viktigt från ett transportpolitiskt tillgänglighetsperspektiv att alla grupper i samhället har möjlighet att få en god förarutbildning. Utskottet ser fram emot den rapport och de slutsatser från Transportstyrelsens arbete som ska redovisas i början av 2018.

Utskottet har även uppmärksammat att Transportstyrelsen och Trafikverket har tagit initiativ till myndighetsöverskridande samverkan med Ekobrottsmyndigheten, Polismyndigheten och Skatteverket för att skapa en tydligare bild av den olagliga förarutbildningsverksamheten. Polismyndigheten och

Transportstyrelsen har ett etablerat samarbete kring problematiken med olaglig trafikskoleverksamhet och olaglig övningskörning. Samarbetet mellan Transportstyrelsen, Skatteverket och Ekobrottsmyndigheten handlar om att angripa problemet med verksamma i branschen som inte vill göra rätt för sig genom att de saknar de tillstånd som krävs och att de inte betalar de skatter och avgifter som krävs på det sätt som alla företag måste göra.

Utskottet välkomnar att Transportstyrelsen arbetar systematiskt, i dialog med branschen och andra myndigheter, för att stävja olaglig trafikskoleverksamhet. Ett exempel på en åtgärd är s.k. digitala utbildningsprotokoll (DUP), som riktar sig mot privata handledare och tydliggör och stärker handledarens roll och ansvar, och där det tydliggörs vilka moment en elev måste klara i processen fram mot själva körprovet. Arbetet med DUP bedrivs under ledning av VTI i ett treårigt projekt som samfinansieras av Transportstyrelsen, Trafikverket och STR. Utskottet vill i sammanhanget även peka på att den möjlighet som öppnas med de aviserade körkortslånen innebär att de lagliga trafikskolorna stärks genom att den aviserade förändringen ska ge en tydlig relation till att det ska handla om en etablerad körskola och laglig verksamhet med utbildade handledare som handleder eleven i lärandet.

När det gäller frågan om rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando kan utskottet notera att STR har framfört att privatpersoner kan äga och köra bilar med dubbelkommando, vilka normalt sett används av trafikskolor. STR har konstaterat att det finns fler fordon med dubbelkommando än antalet fordon vid trafikskolor. Utskottet kan samtidigt konstatera att det saknas underlag som visar att ett förbud av fordon med dubbelkommando utanför trafikskoleverksamheten skulle leda till en mer trafiksäker övningskörning eller stävja illegal trafikskoleverksamhet.

När det gäller trafiklärare kan utskottet konstatera att det finns en trafiklärarutbildning inom yrkeshögskolan på cirka ett och ett halvt år. För att få gå utbildningen ska sökande bl.a. inneha B-körkort och ha haft ett körkort under sammanlagt minst 18 månader de senaste tio åren, ha vana och skicklighet att köra fordon samt kunna styrka sin allsidiga kör- och trafikvana genom en körbedömning som görs av utbildaren eller den som utbildaren utser. För att få arbeta som trafiklärare krävs, förutom godkänd examen från trafiklärarutbildningen, personlig lämplighet. Den personliga lämpligheten kontrolleras av Transportstyrelsen, efter examen från trafiklärarutbildningen. Regler om godkännande som bl.a. trafikskolechef och trafiklärare finns i Vägverkets föreskrifter (VVFS 2006:65) om trafikskolor. Till ansökan ska bifogas en bestyrkt kopia av slutbetyg från påbyggnadsutbildning för trafiklärare och ett intyg från Polismyndigheten som visar att sökanden med hänsyn till sina personliga förhållanden kan anses lämplig som trafiklärare. Ett godkännandebevis utfärdas för den som har godkänts som trafiklärare.

Utskottet vill starkt betona vikten av fortsatta insatser för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet. Utskottet ser med mycket stor oro på utvecklingen att den illegala övningskörningsverksamheten ökar och vill starkt understryka behovet av fortsatta insatser för att komma till rätta med denna

situation. Utskottet vill framhålla att det är mycket oroande att illegal övningskörningsverksamhet innebär att trafikskolor med tillstånd riskerar att bli utkonkurrerade, vilket i förlängningen innebär en risk för att trafiksäkerheten hotas. Det finns enligt utskottets mening olika åtgärder som skulle kunna vidtas, och vissa av dessa insatser skulle kunna göras inom branschen, exempelvis att ta fram id-kort för trafiklärare. Utskottet vill även framhålla att det är intressant att fortsätta att följa verksamheten med DUP. Utskottet utgår från att Transportstyrelsen som ansvarig tillsynsmyndighet fortsätter att samverka med både andra myndigheter och branschen på det sätt som krävs för att motverka att trafikskolor drivs utan tillstånd. Utskottet avser att fortsätta att noga följa utvecklingen när det gäller antalet handledartillstånd. Utskottet vill här även framhålla att Trafikverket har informerat utskottet om att frågor om illegal övningskörningsverksamhet och svarta trafikskolor kommer att ingå i Trafikverkets och Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet. Utskottet förutsätter att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att stävja olaglig övningskörningsverksamhet.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Sammanfattningsvis menar utskottet att det är positivt om ungdomar tar körkort så tidigt som möjligt eftersom det leder till större möjligheter att få arbete och gör det möjligt att bo i regioner som saknar alternativa transportmedel. Utskottet har förståelse för att det för vissa kan uppfattas som en mycket kostsam investering att ta körkort och välkomnar därför regeringens initiativ om körkortslån. Utskottet betonar att det är viktigt att de krav som ställs på den enskilda trafikanten utgår från högt ställda ambitioner för trafiksäkerhetsarbetet och att denna syn måste prägla alla överväganden som rör körkorts- och utbildningsfrågor. Utskottet vill understryka att kunskapsprovet och körprovet ska ses som ett sammanhållet prov. I sammanhanget vill utskottet också påtala att alltför långa köer till förarproven är ett problem och att det är viktigt att köerna hålls på rimliga nivåer. Utskottet välkomnar det initiativ som har tagits till en bred översyn av hela förarutbildningssystemet och ser fram emot resultatet av denna översyn. Utskottet vill inte föregripa utfallet av översynen och är därför inte berett att ta något initiativ i dessa frågor.

Utskottet vill starkt understryka vikten av en väl fungerande provverksamhet och att det är oacceptabelt med fusk. Utskottet uppmärksammar att ett flertal åtgärder har vidtagits för att stävja fusk och avser att noga följa den fortsatta utvecklingen av denna fråga. Utskottet ser vidare med mycket stor oro på utvecklingen att den illegala övningskörningsverksamheten ökar och vill starkt understryka behovet av fortsatta insatser för att komma till rätta med denna situation. Utskottet avser att noga fortsätta att följa utvecklingen när det gäller bl.a. antalet handledartillstånd. Utskottet utgår från att frågor om fusk och illegal övningskörningsverksamhet kommer att ingå i Trafikverkets och Transportstyrelsens översyn av förarutbildningssystemet. Utskottet

förutsätter vidare att regeringen vidtar de åtgärder som behövs för att stävja fusk och olaglig övningskörningsverksamhet.

Med hänvisning till de insatser som har redovisats ovan finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:73 (SD), 2017/18:816 (S), 2017/18:848 (S), 2017/18:963 (C), 2017/18:2247 (M), 2017/18:2277 (M) yrkandena 1 och 2, 2017/18:2397 (SD), 2017/18:3207 (M), 2017/18:3323 (M), 2017/18:3661 (M) yrkandena 1–3, 2017/18:3664 (M), 2017/18:3766 (KD) yrkandena 30–32, 2017/18:3833 (M) yrkandena 25, 27 och 33 samt 2017/18:3894 (M, C, L, KD) yrkande 14.

## Körkortsbehörigheter

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om körkortsbehörigheter. Utskottet finner att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och finner därför inga skäl att vidta någon åtgärd. När det gäller frågan om t.ex. hästtransportekipage får köras med ett vanligt B-körkort menar utskottet att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

### Bakgrund

Den rättsliga ramen för körkortslagstiftningen utgörs av EU:s körkortsdirektiv. Det nu gällande direktivet är Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (det s.k. tredje körkortsdirektivet), ändrat genom direktiven 2009/113/EG, 2011/94/EU, 2012/36/EU, 2013/22/EU, 2013/47/EU, 2014/85/EU, (EU) 2015/653 och (EU) 2016/1106. Genom beslut den 14 december 2011 antog riksdagen regeringens förslag till lagändringar för att genomföra det tredje körkortsdirektivet. Allmänna regler om bl.a. utfärdande av körkort finns i 3 kap. körkortslagen (1998:488).

Körkortsbehörigheten B ger rätt att köra personbilar och lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg. Med vanlig B-behörighet får man koppla ett lätt släp. Släpet räknas som lätt om den sammanlagda totalvikten inte överstiger 3 500 kg, alternativt att släpets totalvikt inte är mer än 750 kg. Om släpet väger mer än 750 kg får inte bilens och släpets totalvikt överstiga 3 500 kg.

Körkortsbehörigheten utökad B är en variant av det vanliga B-körkortet. Samma förutsättningar gäller, med den skillnaden att man har rätt att dra en släpvagn som väger mer än 750 kg i totalvikt, förutsatt att bilens och släpvagnens sammanlagda totalvikt inte överstiger 4 250 kg.

Körkortsbehörigheten BE ger rätt att köra personbilar eller lätta lastbilar med en totalvikt på högst 3 500 kg och en eller flera släpvagnar kopplat till sådan bil, förutsatt att släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda totalvikt inte överstiger 3 500 kg. Till skillnad från behörighet B eller utökad B har inte BE-behörigheten någon begränsning för bilens och släpvagnens sammanlagda

totalvikter. Om man har behörighet BE är det ofta bilens tekniska begränsningar som avgör om det är tillåtet eller inte att köra. Bilens högsta tillåtna släpvnagnsvikt anges på bilens registreringsbevis. Släpvnagnens och släpvnagnslastens sammanlagda vikt får inte överskridas.

För att köra motorcykel behöver man ett A-körkort. Det finns tre olika körkortsbehörigheter för motorcyklar: A1, A2 och A. Skillnaden ligger i hur stor motorcykel som man får köra. Körkortsbehörigheten A1 ger rätt att köra lätta motorcyklar vars motor har en slagvolym av högst 125 kubikcentimeter, en effekt av högst 11 kW och ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,1 kW/kg. Åldersgränsen för A1 är 16 år. Körkortsbehörigheten A2 ger rätt att köra mellanstora motorcyklar vars nettoeffekt är högst 35 kW och som har ett förhållande mellan nettoeffekt och tjänstevikt som inte överstiger 0,2 kW/kg. Om fordonets originalutförande har ändrats får fordonet inte ha sitt ursprung i ett fordon med en nettoeffekt som är högre än 70 kW. Åldersgränsen för A2 är 18 år. Körkortsbehörigheten A ger rätt att köra alla tvåhjuliga motorcyklar oavsett slagvolym eller motoreffekt. Åldersgränsen för A är 24 år, men har man haft behörigheten A2 i minst två år kan man ta körkort behörighet A från 20 års ålder. Körkortsbehörigheten B ger rätt att förutom personbil och lätt lastbil även köra bl.a. trehjulig motorcykel, fyrehjulig motorcykel samt moped klass I och klass II.

## Motionerna

I motion 2017/18:193 framhåller Markus Wiechel (SD) att det för erfarna trafikanter med B-körkort inte behöver vara någon nämnvärd skillnad mellan att köra lätt mc och att köra bil. Motionären menar att det finns flera positiva sidor med att möjliggöra för fler att använda sig av lätt mc, bl.a. mindre biltrafik och minskade avgasutsläpp. Motionärerna efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort.

I motion 2017/18:648 uppmärksammar Lars Beckman (M) att många unga upplever det som orättvist att man i dag kan ta körkort för moped fr.o.m. den dag man fyller 15 år. Den som fyller år tidigt på året får möjlighet till större frihet med mopedkörkort än de som fyller år senare på året. Det vore rimligt att man fick möjlighet att ta mopedkörkort fr.o.m. det år man fyller 15 år i stället. Motionären efterfrågar därför en översyn av åldersgränsen för att ta körkort för moped.

I motion 2017/18:2801 konstaterar Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M) att behörighetsreglerna för körkort vad gäller tunga och lätta släp förbättrades och förenklades 2013. Motionärerna menar dock att reglerna hindrar större bilar som är bättre lämpade för att dra tunga släp från att göra just det. Det gör att många som ofta drar släp väljer att göra detta med gamla och osäkra bilar. Regeringen bör enligt motionärerna se över möjligheterna att tillåta bilar med fyrhjulsdrift och större dragkapacitet att dra tyngre släp. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av de nuvarande reglerna för körkort som gör att

små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör.

I motion 2017/18:3208 betonar Lars Beckman (M) att motorcykel är ett smidigt sätt att ta sig fram på som leder till minskad trängsel inne i städer och underlättar arbetspendling. Motionären pekar på att medlemsstaterna nu själva enligt ett EU-direktiv får avgöra om de vill tillåta användandet av lätt motorcykel på B-körkortsbehörighet. Motionären efterfrågar en översyn av möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort.

I motion 2017/18:3506 uppmärksammar Johan Hedin (C) att s.k. lättviktare hade stor betydelse för mobiliteten på främst landsbygden och att de är en del av det motorhistoriska kulturarvet. För att fler ska vilja ta ansvaret för att bevara dessa fordon borde reglerna för vem som får köra dem ändras. Motionären efterfrågar därför en utredning som syftar till att göra framförande av motorcyklar som är tillverkade före 1960, med en maximal cylindervolym på 99 kubikcentimeter, lagligt för förare som innehar B-körkort (yrkande 3).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet kan inledningsvis konstatera att nya körkortsregler trädde i kraft den 19 januari 2013. Genomförandet av det tredje körkortsdirektivet har bl.a. inneburit en delvis ny indelning av körkortspliktiga fordon i behörigheter och vissa nya ålderskrav för körkort. Utskottet konstaterar att vilken körkortsbehörighet som krävs för att köra olika typer av motorcyklar följer av minimikrav i det tredje körkortsdirektivet. Utskottet menar att den nuvarande ordningen är ändamålsenlig och finner därför inga skäl att vidta någon åtgärd när det gäller det befintliga systemet för körkortsbehörigheter.

Utskottet uppmärksammar att det nya direktivet bl.a. innebar att en ny motorcykelbehörighet, A2, infördes. Vidare innebar det en möjlighet att få framföra tyngre släp än tidigare med B-körkort. Bland annat togs den tidigare begränsningen att släpvagnens totalvikt inte får överskrida bilens tjänstevikt bort för att förenkla reglerna för att köra med släpvagn. Utskottet konstaterar vidare att en grundläggande princip inom körkortslagstiftningen är att man aldrig förlorar den rätt att köra ett fordon eller en fordonskombination som man en gång skaffat sig under förutsättning att man inte får sitt körkort återkallat. Den som har tagit körkort med behörighet B före den 1 juli 1996 och haft det i obruten följd sedan dess har därmed inte någon begränsning för hur mycket personbilen får väga; men detta gäller enbart personbil, inte bil plus släp. Körkort med behörighet BE som är utfärdat före den 19 januari 2013 ger även i fortsättningen rätt att dra släpvagnar oavsett vikt. Utskottet noterar att det i medier har uppmärksammats att i takt med att både bilar och släp blir allt tyngre blir det t.ex. färre hästtransportekipage som får köras med ett vanligt B-körkort. Utskottet menar att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen när det gäller denna fråga.

När det gäller frågan om ålderskravet för moped kan utskottet konstatera att det finns tre typer av mopeder i Sverige. Det ställs olika krav på en

mopedförare beroende på vilken typ av moped man kör och också beroende på hur gammal man är. Mopeder delas in i två klasser: moped klass I som kräver ett körkort och moped klass II som kräver ett förarbevis. Dessutom finns äldre s.k. 30-mopeder som följer samma körkortsregler som moped klass II. Den som vill köra moped klass I eller II måste ha fyllt 15 år. Utskottet vill understryka att ålderskrav för olika körkortsbehörigheter inte skiljer sig åt med avseende på kravet att en viss ålder ska ha uppnåtts, dvs. från den dag en person uppnår en viss ålder. Utskottet bedömer utifrån detta att det inte finns någon anledning till att andra regler ska gälla för just moped när det kommer till att en person ska ha fyllt 15 år för att få köra.

När det gäller frågan om s.k. lättviktare och frågan om hur fler ska vilja ta ansvar för att bevara dessa fordon kan det konstateras att frågor om historiska fordon har behandlats i utskottet ett flertal gånger tidigare, senast i betänkande 2016/17:TU14. Utskottet gav då uttryck för sin uppfattning om den kulturhistoriska betydelse som bevarandet av äldre fordon har och att det dessutom kan vara en givande hobby för den enskilde. Därför ansåg utskottet att det är viktigt att regelverket kring fordons hobbyn utformas på ett smidigt sätt som gör att verksamheten ges goda förutsättningar utan att trafiksäkerhet eller miljöhänsyn åsidosätts. Utskottet ansåg att åtgärder redan hade vidtagits i syfte att underlätta förvaltningen av det rullande kulturarvet. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Mot denna bakgrund finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:193 (SD), 2017/18:648 (M), 2017/18:2801 (M), 2017/18:3208 (M) och 2017/18:3506 (C) yrkande 3.

## Uppvisande av giltigt körkort

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om krav på uppvisande av giltigt körkort och insatser mot ogiltiga körkort. Utskottet anser att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort, och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet betonar även vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling.

Jämför reservation 20 (M) och 21 (SD).

### Bakgrund

Enligt 3 kap. 15 § körkortslagen (1998:488) finns det en skyldighet att ha med sig körkort. Den som kör bl.a. personbil, lastbil, buss eller motorcykel ska ha med sig körkortet eller, om det ännu inte har lämnats ut och färdens äger rum inom två månader fr.o.m. den dag då det utfärdades, en handling som styrker

förarens identitet. Körkortet eller identitetshandlingen ska överlämnas för kontroll om en bilinspektör eller en polis begär det.

Enligt 6 kap. 2 § körkortslagen gäller inte ett körkort som är utfärdat i en stat utanför EES i Sverige om innehavaren är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år tillbaka. Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Ett körkort utfärdat utanför EES är giltigt i ett år från det datum som innehavaren bosatt sig permanent i Sverige. Därefter måste innehavaren genomföra ett förarprov i Sverige för att få ett svenskt körkort. Körkort som är utfärdade utanför EES ska vara utformade i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som undertecknades i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968. Om körkortet inte är det, och inte heller är utfärdade på engelska, tyska eller franska, gäller de endast tillsammans med en bestyrkt översättning till något av dessa språk eller till svenska, danska eller norska. Ett körkort som inte är försett med ett fotografi av körkortsinnehavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:832 framför Thomas Finnborg (M) att utländska körkort har blivit ett allt större problem. Motionären framför att polis och åklagare måste bevisa att personen inte har något giltigt körkort utfärdat i hemlandet. Motionären framför vidare att det finns personer som inte är folkbokförda i Sverige och som ertappas med utländska körkort som misstänks vara falska. Han menar att det är både svårt och administrativt krångligt att bevisa brott och uppsåt, och att bilförare som kommer till Sverige borde bli uppdaterade på de körkortsregler och de förutsättningar som gäller här. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa ett krav på någon form av enhetligt körkort för utländska bilister i Sverige.

Adam Marttinen och Patrick Reslow (SD, -) noterar i kommittémotion 2017/18:880 att det har rapporterats om att personer utan körkort kan köra bil utan att bli straffade. Motionärerna menar att det är rimligt att man ska bevisa att man har det körkort man säger sig ha. Exempelvis kan man tänka sig att förare måste registrera utländska körkort hos Transportstyrelsen och att den som inte har registrerat sitt körkort och som kör utan sitt utländska körkort bör få höga böter och körförbud samt att bilen ska kunna tas i förvar. Regeringen bör återkomma med ett lagförslag, och motionärerna efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utländska medborgare som kör bil utan körkort (yrkande 26).

Per Klarberg m.fl. (SD) anför i kommittémotion 2017/18:1590 att det i dagsläget är i princip riskfritt för utländska medborgare från länder utan fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Enligt rättsväsendet kan man inte bevisa att individen saknar körkort, och det finns inget krav på människor som inte är folkbokförda i landet att inneha svenskt körkort,



så de kan inte heller dömas för olovlig körning. Motionärerna efterfrågar därför ett förbud mot utländska medborgare att framföra fordon utan giltigt körkort (yrkande 11).

I motion 2017/18:1779 framför Anders Hansson (M) att det är viktigt att utländska förare kan styrka att de är innehavare av ett utländskt körkort. Rättsväsendet måste ges möjlighet att beivra brott och straffa dem som bryter mot lagen. Motionären efterfrågar därför ytterligare åtgärder för att säkerställa att svenska myndigheter ska kunna kontrollera att förare utan svenskt körkort har behörighet att framföra fordon i Sverige.

I motion 2017/18:2043 uppmärksammar Markus Wiechel (SD) att det har rapporterats om fall då polisen har stoppat utländska bilister som saknat körkort, men att dessa bilister trots detta har gått fria eftersom de har hävdats att de har tappat sitt utländska körkort. Motionären efterfrågar därför ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav (yrkande 1).

I motion 2017/18:3662 tar Camilla Waltersson Grönvall (M) upp att det är många som i dag kör på vägarna utan ett lagligt körkort och saknar den kunskap som krävs för att ha ett körkort. Detta är ur ett trafiksäkerhetsperspektiv en stor risk. Därför bör man arbeta mer aktivt och få EU att ta sitt ansvar så att körkortet utformas på ett sätt som gör dem svårare att förfalska. Motionären efterfrågar en tydlig handlingsplan för att få bort de olagliga körkorterna.

Jessica Rosencrantz m.fl. (M) framför i kommittémotion 2017/18:3833 att det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra dem svårare att kunna förfalska. Motionärerna anser att regeringen bör se över möjligheterna att ge de rättsvårdande myndigheterna större befogenheter gentemot den enskilda föraren som misstänks använda sig av ett ogiltigt eller ett förfalskat körkort. Motionärerna efterfrågar därför åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort (yrkande 26). Vidare uppmärksammar motionärerna att det på senare tid har rapporterats om fall där förare inte har kunnat visa upp ett giltigt körkort. Förare som saknat körkort men hävdats att deras utländska körkort är borttappat har friats av tingsrätten på grund av brist på bevis. Det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Rättsväsendet måste ges möjlighet att beivra dessa brott och straffa dem som systematiskt bryter mot lagen. Motionärerna efterfrågar därför skärpta krav på att kunna visa upp ett giltigt körkort i syfte att underlätta för polisen och rättsväsendet (yrkande 28).

## **Utskottets ställningstagande**

### *Krav på att kunna visa upp ett giltigt körkort*

Utskottet påminner inledningsvis om att Transportstyrelsen är ansvarig körkortsmyndighet och tillhandahåller information om det regelverk som gäller för att köra med utländskt körkort i Sverige. Utskottet vill framhålla att Transportstyrelsen bl.a. har tagit fram information i form av frågor och svar om utländska körkort på sin webbplats. Detta har även översatts till olika språk

och beräknas nå mer än 80 procent av de utländska körkortsinnehavarna i Sverige.

Vidare kan utskottet konstatera att det är polisen som ansvarar för och bedriver förarkontroller av utländska förare i Sverige. Transportstyrelsen har tidigare framfört att den problematik som polis och åklagare nu ger uttryck för i medierna, dvs. att det är svårt att lagföra personer som inte kan uppvisa en giltig och godtagbar körkortshandling, inte är ny. Redan 1995 gav Rikspolisstyrelsen ut en rapport om asylsökandes bil- och körkortsinnehav m.m. Den kartläggningen påvisade i allt väsentligt samma problematik då som nu. Transportstyrelsen har konstaterat att några åtgärder utifrån den dåvarande situationen, som i mångt och mycket går att jämföra med dagens, inte vidtogs.

Utskottet vill understryka att körkortslagens regler är tydliga. En förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet. Den som inte har det riskerar böter. Om föraren har med sig en annan identitetshandling kan körkortsbehörigheten oftast kontrolleras genom exempelvis körkortsregistret. Om en förare vid poliskontroll uppger sig vara körkortsinnehavare i utlandet krävs att denne visar upp körkortet. Om föraren inte kan visa upp sitt körkort måste körkortsinnehavet ifrågasättas och kontrolleras. Detsamma gäller de fall där den kontrollerade föraren uppger sig vara körkortsinnehavare, men redan från början gör klart att någon handling inte kan uppvisas. I dessa fall krävs en uppföljning och kontroll av körkortets giltighet och att föraren faktiskt innehar behörigheten i hemlandet. Denna kontroll görs även om det körkort som visas upp misstänks vara förfalskat. Utskottet konstaterar att det i en del fall uppstår svårigheter för polisen att kontrollera giltigheten för körkort som är utfärdade utanför EES. I många länder kan körkortsinnehav kontrolleras genom motsvarande polismyndighet, men i en del fall kan kontrollen vara svår att genomföra, och då återstår enbart förarens påstående om körkortsinnehav i ett land utanför EES.

Den som kör ett fordon utan att ha behörighet för det kan dömas för olovlig körning. För en fällande dom krävs att föraren har haft uppsåt att köra olovligt. Utskottet vill peka på att de bedömningar som görs i ett enskilt fall är en fråga för de rättstillämpande myndigheterna. Om en person inte kan bevisa att han eller hon har rätt att framföra fordonet blir det en domstolsförhandling. I en domstolsförhandling är det samhället som ska bevisa att den som är åtalad också är skyldig. Utskottet kan konstatera att ärenden i ett flertal fall har avgjorts i domstol med olika utfall eftersom omständigheterna måste bedömas utifrån det enskilda fallet. I det straffrättsliga förfarandet behöver rättsvårdande myndigheter visa på uppsåt vid misstanke om olovlig körning. Det kan därför förekomma att en förare med en felaktig uppfattning om sin behörighet att framföra ett visst fordon inte blir dömd för olovlig körning.

Utskottet understryker att en förare ska ha med sig ett giltigt körkort för det aktuella fordonet, och därför är det viktigt med fortsatta kontroll- och informationsinsatser. Utskottet välkomnar därför att infrastrukturministern har

framfört att han avser att säkerställa att det finns en dialog med Polismyndigheten och åklagarväsendet om utvecklingen inom området. Utskottet är mot den bakgrunden inte berett att i nuläget vidta någon åtgärd i frågan.

### *Insatser mot förfalskade och ogiltiga körkort*

Utskottet vill påminna om att medlemsstaterna enligt EU:s tredje körkortsdirektiv ska vidta alla åtgärder som är nödvändiga för att förhindra att körkort förfalskas. Utskottet vill särskilt betona att det krävs en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det i flera sammanhang godtas som en id-handling. I Sverige är körkortet den i särklass vanligaste behörighets- och id-handlingen. Transportstyrelsen betonar att man därför alltid måste veta att ett äkta körkort utfärdas till rätt person. Transportstyrelsen har uppgett att fler än 800 000 körkort förnyas varje år. Det exakta antalet varierar eftersom det finns tillverkningspucklar i systemet. Normalvolymen varierar mellan 800 000 och 1 100 000 körkort årligen. Transportstyrelsen uppger att man sedan 2014 har flyttat in säkerhetskontrollerna i de tidiga delarna av körkortsprocessen. Nya förare, liksom de som byter ut utländska körkort mot svenska, måste fotografera och legitimera sig på ett förarprovskontor i samband med ansökan om körkort. Den som inte kan legitimera sig på de sätt som är tillåtna nekas fotografering. De som förnyar körkort kontrolleras också mot Transportstyrelsens redan befintliga fotodatabas, så att fotot stämmer överens med tidigare foto.

När det gäller helt igenom förfalskade körkort är detta en fråga för polis och rättsvårdande myndigheter att hantera och beivra. Transportstyrelsen betonar att det också är en fråga för andra aktörer i samhället, inte minst för handeln, som genomför id-kontroller i olika sammanhang. Om kontrollerna av en id-handlings äkthet inte görs på rätt sätt finns det små möjligheter för myndigheterna att förhindra dessa bedrägerier.

Utskottet betonar mot den bakgrunden vikten av en hög säkerhet i hanteringen av körkort eftersom det är en viktig id-handling och betonar även vikten av fortsatta kontroll- och informationsinsatser.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot bakgrund av detta finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:832 (M), 2017/18:880 (SD, -) yrkande 26, 2017/18:1590 (SD) yrkande 11, 2017/18:1779 (M), 2017/18:2043 (SD) yrkande 1, 2017/18:3662 (M) samt 2017/18:3833 (M) yrkandena 26 och 28.

## Hälsofrågor

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. läkares anmälningsskyldighet och synkontroller. Utskottet bedömer att det nuvarande systemet med anmälningsskyldighet hindrar personer från att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Utskottet konstaterar dock att det finns vissa utmaningar inom området och anser att det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen. Utskottet understryker också starkt vikten av att frågan om synkontroller ingår i det fortsatta arbetet för att uppnå nollvisionen. Det är enligt utskottet mycket viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder och att den ansvariga myndigheten fortsätter att följa denna fråga och vidtar de åtgärder som behövs om det skulle visa sig vara nödvändigt.

Jämför reservation 22 (SD) och 23 (C) samt särskilt yttrande 4 (L).

### Bakgrund

#### *Läkares anmälningsskyldighet*

Transportstyrelsen är den myndighet som föreskriver vilka medicinska krav som ska gälla för att en person ska få ha olika behörigheter som körkort och taxiförarlegitimation. Transportstyrelsen prövar också ansökningar om undantag från de medicinska kraven. Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (TSFS 2010:125) innehåller bestämmelser om bl.a. medicinska krav för innehav av körkortstillstånd, körkort, traktorkort och taxiförarlegitimation samt läkares anmälningsskyldighet enligt körkortslagen.

Föreskrifterna har till stor del kommit till på grund av bestämmelserna i EU:s tredje körkortsdirektiv (2006/126/EG). Ändringarna i tredje körkortsdirektivet baserades på resultatet av arbetet i tre europeiska medicinska grupper inom områdena syn, diabetes och epilepsi där även svenska specialistläkare var representerade. Övriga ändringar motiverades bl.a. av den medicinska utvecklingen och av de synpunkter som har kommit fram under de senaste åren. I samband med den ändring i körkortslagen som beslutades under 2010 (prop. 2009/10:198, bet. 2009/10:TU22, rskr. 2009/10:350) ändrades bl.a. läkares anmälningsskyldighet i syfte att avdramatisera anmälan och därmed göra det lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Sedan den 1 september 2010 är läkare skyldiga att anmäla en körkortsinnehavare som är medicinskt olämplig att ha körkort. Tidigare gällde att personen skulle vara uppenbart olämplig att ha körkort.

I 10 kap. 2 § körkortslagen (1998:488) föreskrivs att om en läkare vid undersökning av en körkortsinnehavare finner att han eller hon av medicinska skäl är olämplig att ha körkort, ska läkaren anmäla det till Transportstyrelsen. Innan anmälan görs ska läkaren underrätta körkortsinnehavaren. Anmälan behöver inte göras om det finns anledning att anta att körkortsinnehavaren kommer att följa läkarens tillsägelse att avstå från att köra ett körkortspliktigt fordon. Om en läkare vid undersökning eller genomgång av journalhandlingar finner det sannolikt att körkortsinnehavaren av medicinska skäl är olämplig att ha körkort och körkortsinnehavaren motsätter sig fortsatt undersökning eller utredning, ska läkaren anmäla förhållandet till Transportstyrelsen genom en s.k. utredningsanmälan.

I Norge måste den som har fyllt 75 år och vill fortsätta att köra bil genomgå en hälsoundersökning hos läkare, enligt Statens vegvesen. Giltigheten på det nya körkortet sätts utifrån hälsoattesten. Den som är mellan 75 och 78 år och har god hälsa får en hälsoattest med upp till tre års giltighetstid. Det nya körkortet ges en giltighetstid maximalt tills körkortsinnehavaren fyller 80 år. För den som har fyllt 78 år kan körkortet förnyas med upp till två år i taget. En läkare måste meddela fylkesmannen om körkortsinnehavaren inte uppfyller hälsokraven för körkort under längre tid (sex månader eller mer).

I Finland ska enligt Trafiksäkerhetsverket (Trafi) alla som har fyllt 44,5 år och har körkort för körkortskategorierna grupp 2 (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE) och alla som har fyllt 69,5 år och har körkort för grupp 1 (AM, A1, A2, A, B, BE, T, LT) lämna in ett läkarutlåtande för att kunna förnya sitt körkort. En körkortsinnehavare som förnyar sitt körkort för ett fordon i grupp 1 behöver ett ordinarie läkarutlåtande om han eller hon fyller 70 år innan det nuvarande körkortet går ut och ett utvidgat läkarutlåtande om han eller hon har fyllt 70 år före läkarbesöket för att förnya körkortet.

I Schweiz genomgår körkortsinnehavare som är 70 år och äldre trafikmedicinska undersökningar vartannat år. I det schweiziska parlamentet behandlades under 2016 ett förslag om att höja denna ålder, och i maj 2017 tog den schweiziska regeringen ställning till ett initiativ från parlamentets trafikutskott om att åldersgränsen skulle höjas till 75 år. Den höjda åldersgränsen har sin bakgrund i bl.a. äldres förbättrade hälsa och den tekniska utvecklingen. Højningen syftar bl.a. till att stärka de äldres egenansvar. Samtidigt som åldersgränsen höjs ska bl.a. informationsåtgärder för att förhindra att förändringen får negativa följder för trafiksäkerheten genomföras. Syftet med informationen är att man fr.o.m. 70 års ålder ska ställa sig frågan om man kan hantera den alltmer komplexa trafiken. Enligt den schweiziska vägmyndigheten Bundesamt für Strassen Astra var det 2016 ca 10 000 individer som frivilligt lämnade tillbaka sitt körkort, varav 6 000 i samband med den första undersökning som görs vid 70 års ålder.

### *Medicinska krav för körkortsbehörighet*

Allmänna regler om bl.a. utfärdande av körkort finns i 3 kap. körkortslagen. I 3 kap. 2 § föreskrivs att körkortstillstånd får meddelas endast för den som med hänsyn till sina personliga och medicinska förhållanden kan anses lämplig som förare av ett körkortspliktigt fordon. Lämplighet med hänsyn till de medicinska förhållandena förutsätter att sökanden har tillfredsställande syn för att köra fordon av det slag ansökningsavser och att sökanden i övrigt uppfyller de medicinska krav som är nödvändiga med hänsyn till trafiksäkerheten.

Inom EU finns harmoniserade medicinska minimikrav för bl.a. syn. Dessa innebär bl.a. krav på en viss synskärpa och på att det inte finns allvarliga syndefekter eller synbortfall. För högre körkortsbehörigheter finns det krav på att förare efter att de har fyllt 45 år regelbundet vart femte år visar att de uppfyller hälsokraven genom att genomgå en läkarundersökning, där synen är en av flera hälsoaspekter som kontrolleras. Ett intyg om synprovning som avser både synskärpa och synfält ska enligt körkortsförordningen (1998:980) lämnas tillsammans med en ansökan om körkortstillstånd.

Synfältsdefekter innebär brister i vidvinkelseende och att man därmed har svårt att upptäcka snabba skeenden i trafiken. De vanligaste orsakerna är ögonsjukdomen grön starr, tillstånd efter en stroke eller att man har ögonskador orsakade av diabetes. Ofta är den drabbade själv inte medveten om sina synfältsdefekter, och det är vanligt att synskärpan är normal. Synfältsdefekter kan i dag inte avhjälpas med glasögon eller andra hjälpmedel. Det totala synfältet ska ha en horisontell utsträckning av minst 120 grader varav minst 50 grader åt vardera sidan från synfältets centrum, och i detta område ha en vertikal utsträckning av minst 20 grader uppåt och minst 20 grader nedåt.

Kraven på synfält regleras i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om medicinska krav för innehav av körkort m.m. (2 kap. 4 och 5 §§ TSFS 2010:125).

### *Förnyelse av körkort*

Transportstyrelsen är den myndighet som har bemyndigande att utfärda medicinska föreskrifter för körkortsinnehav.

Enligt körkortslagen 3 kap. 14 § ska ett körkort med behörigheten AM, A1, A2, A, B eller BE förnyas inom tio år efter det att det har utfärdats eller senast förnyats. Transportstyrelsen skickar därför ut en ansökningsblankett vart tionde år. Ett körkort med behörigheten C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE ska förnyas vart femte år från det att det har utfärdats.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:27 konstaterar Johan Hultberg (M) att personer som får körkortet indraget på grund av synfältsbortfall kan ansöka om att testa sin syn och får därefter i många fall tillbaka körkortet. Motionären menar att det är en

långdragen och kostsam process att få tillbaka körkortet och att en översyn därför bör göras av gällande lagstiftning när det gäller möjligheten för personer med mindre allvarliga synnedsettningar att få sin lämplighet prövad, genom exempelvis ett körprov, innan körkortet eventuellt dras in. Motionären efterfrågar därför en översyn av körkortslagen.

I motion 2017/18:309 pekar Stefan Jakobsson (SD) på att olyckor i trafiken orsakas mest av yngre förare men att även äldre förare bidrar till trafikolyckor, ofta på grund av felbedömningar eller en synnedsettning som leder till för långsam körning. Motionären menar att det borde finnas krav på en enkel uppkörning och ett teoritest från 65 år och därefter med fem års intervall för att få behålla sitt körkort. Testet ska vara gratis och statligt finansierat. Motionären efterfrågar därför att förare från 65 år bör körtestas.

I motion 2017/18:415 konstaterar Barbro Westerholm (L) att vi lever allt längre och att allt fler människor kör bil upp i hög ålder, samtidigt som det finns sjukdomar som påverkar körförmågan. Primärvården har ibland svårt att göra bedömningar av körförmågan, och motionären menar att möjligheterna till förbättrad kontroll av äldre människors körförmåga bör utredas. Motionären efterfrågar därför en utredning om att inrätta trafikmedicinska centrum.

I motion 2017/18:425 uppmärksammar även Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L) att synen försämras med åldern. Ändå är det enda tillfälle en bilist måste genomgå en synundersökning när man tar körkort, ofta i sena tonåren. Motionärerna menar att många bilister har så dålig synskärpa att de utgör en direkt trafikfara. Det finns ett brett stöd hos allmänheten för att införa krav på syntest, och kostnaden för den enskilde är låg. Motionärerna efterfrågar därför obligatoriska syntester vid körkortsförnyelse.

I motion 2017/18:630 påminner Penilla Gunther (KD) om att bilkörning för många är en fråga om frihet, självförtroende och självkänsla. Det är dock inte självklart att man kan fortsätta att köra bil efter en demensdiagnos eller en stroke. Förare över 75 år har högre risk att skadas eller dödas vid en trafikolycka. Oavsett om det handlar om ålder eller sjukdom bör körlämpligheten bedömas i högre grad än vad som görs i dag för att undvika olyckor i trafiken. Motionären efterfrågar därför en utredning av möjligheten till utökade bedömningar av läkare om körlämpligheten hos patienter över 75 år liksom hos patienter med diagnoserna stroke eller demenssjukdom.

I motion 2017/18:977 menar Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C) att Sverige har de strängaste kraven i världen när det gäller synfält. Motionärerna menar att synfältsdrabbade ska klara mycket höga krav i syntestmaskiner, medan körprov har förbjudits. Det är bra att det finns en kör-simulator vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), men kraven för körsimulatorens behöver utvärderas. Sverige måste enligt motionärerna tillåta utvidgade uppkörningsprov för de som har mindre brister i sitt synfält. Motionärerna efterfrågar därför att regeringen bör låta utreda Sveriges alltför stränga och fyrkantiga körkortsregler för dem som ser bra men har mindre brister i sitt sidoseende (synfält).

Per Klarberg m.fl. (SD) konstaterar i kommittémotion 2017/18:1590 att vi blir allt äldre och att fler äldre är beroende av bilen för att klara vardagen. Synen förändras med åldern, och det är osannolikt att en person ser lika bra vid 65 år som när denne tog körkort vid 18 års ålder. Motionärerna anser att det skulle vara en liten ansträngning för individen om man i samband med körkortsförnyelse vart tionde år även genomgick en synundersökning. Motionärerna efterfrågar därför en utredning av möjligheten till obligatoriskt syntest vid körkortsförnyelse (yrkande 2).

I motion 2017/18:2048 uppmärksammar Lena Asplund (M) att ett stort antal körkortsinnehavare varje år får diagnoser som gör dem olämpliga som bilförare, men bara i undantagsfall gör deras läkare en anmälan till länsstyrelsen. Det behövs tydliga riktlinjer som kan hjälpa läkarna i deras bedömning eftersom många läkare upplever att det är svårt att bedöma lämpligheten samtidigt som andelen äldre bilförare ökar kontinuerligt. Det är också svårt för anhöriga att bli tvingade att ta ansvar, och oftast uppstår en diskussion om varför personen i fråga inte bör köra bil. Motionären efterfrågar därför en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen.

I motion 2017/18:2113 uppmärksammar Emma Hult (MP) att den teoretiska kunskapen testas endast när körkortet tas. Nya och förändrade regler borde tillhandahållas körkortsinnehavare på ett lättillgängligt sätt, och det borde vara lämpligt att testa körkortsinnehavarnas teoretiska kunskaper vid förnyelse av B-körkort vart tionde år. Det vore också rimligt att vid förnyelse av körkort bifoga ett synintyg. Om en läkare konstaterar att en körkortsinnehavare inte uppfyller kraven har läkaren ett ansvar att se till att patienten inte längre får köra bil. En av orsakerna till att läkare inte rapporterar är att patienten gärna vill ha kvar sitt körkort som legitimation. Det behövs en översyn av hur det fungerar i praktiken och om ytterligare krav ska ställas på läkaren så att personer som är olämpliga för bilkörning verkligen anmäls. Motionären efterfrågar därför en översyn och förslag på vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort.

I motion 2017/18:2424 konstaterar Lorentz Tovatt (MP) att synförmågan är central för att bilförare ska agera säkert. En nedsatt syn får allvarliga konsekvenser, och därför bör återkommande synundersökningar vara en viktig del av arbetet med trafiksäkerhet. Vart tionde år bör man kunna uppvisa ett nytt synintyg för att få behålla sitt körkort. Från och med att man fyller 45 år bör kontrollerna göras oftare än så eftersom riskerna för försämrad syn då ökar än mer. Motionären efterfrågar därför att regeringen återkommer med förslag om återkommande obligatoriska synundersökningar för bilförare.

I motion 2017/18:2781 konstaterar Carina Ståhl Herrstedt (SD) att många äldre personer drabbas av demens eller andra sjukdomar. Många läkare som ställer en demensdiagnos gör endast en muntlig överenskommelse med patienten om att inte köra bil. Personer med demens eller andra sjukdomar utgör dock en trafikfara, och motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare.



I motion 2017/18:3732 framför Betty Malmberg (M) att det i internationell forskning inte finns någon förankring i fråga om Sveriges stränga krav när det gäller synfält. Motionären menar att metoden för att bedöma körförmågan är ifrågasatt och att det finns begränsningar i de tester som görs i en körsimulator hos VTI för att man ska kunna återfå sitt körkort. Motionären efterfrågar därför att Transportstyrelsens krav på förarens synfält bör anpassas till rådande forskning och evidens (yrkande 1). Motionären menar vidare att det är märkligt att de svenska reglerna inte är harmoniserade med EU:s direktiv och praxis inom EU och efterfrågar därför en översyn av möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på förarens synfält med kraven i övriga EU-länder (yrkande 2). Dessutom framför motionären att med tanke på det stora antal personer som påverkas och får sin tillvaro kringkuren till följd av de statistiska gränsvärden som Transportstyrelsen föreskriver, är det viktigt att utvärdera vilka konsekvenser detta har fått och vilka faktiska effekter det har på körförmågan. Motionären efterfrågar därför en utvärdering av Transportstyrelsens statistiska synfältskrav från 2010 kopplat till deras påstådda effekt på körförmågan (yrkande 3).

## Utskottets ställningstagande

### *Läkares anmälningsskyldighet*

Utskottet kan inledningsvis konstatera att det finns nära 650 000 körkortsinnehavare i Sverige som är äldre än 75 år. Utskottet vill framhålla att trots att trafikmiljön och trafikintensiteten har förändrats sedan dagens äldre tog körkort har de flesta lyckats anpassa sig till förändringarna på ett bra sätt. Bland annat Transportstyrelsen har pekat på att stor körerfarenhet gör att många äldre klarar även komplicerade situationer. När insikt och omdöme inte är försämrade är de flesta också medvetna om sina begränsningar och anpassar sitt körsätt därefter. Vid normalt åldrande är det bara påverkan på synen som har betydelse för trafiksäkerheten. Utskottet konstaterar att övriga förhållanden, som långsammare reaktioner och ökad stelhet, har mindre betydelse för lämpligheten att köra bil eftersom körerfarenhet, insikt och omdöme ofta uppväger detta. Stigande ålder leder dock till att man blir skörare i kroppen och får en ökad sjuklighet. Detta påverkar såväl risken för allvarig skada vid trafikolycka som körlämpligheten. Förare över 75 år har enligt Transportstyrelsen en två och en halv gånger högre risk att skadas eller dödas vid trafikolycka jämfört med åldersgruppen 30–70 år, om man ser till körsträcka.

Utskottet kan konstatera att det i Sverige inte finns några krav på medicinska kontroller från en viss ålder för personer som har körkort med lägre behörighet. Sverige har i stället valt modellen med läkares anmälan. Läkares anmälan innebär att alla läkare är skyldiga att anmäla den som inte uppfyller de medicinska kraven för att ha körkort till Transportstyrelsen. Transportstyrelsen utreder därefter körkortsinnehavet. Läkare kan dock i stället välja att använda sig av en s.k. muntlig överenskommelse. Det innebär att läkaren och

patienten muntligen kommer överens om att patienten slutar köra men behåller körkortet av andra skäl, t.ex. för att använda som legitimation.

Transportstyrelsens bedömning är att 2010 års ändring av körkortslagen och Transportstyrelsens föreskrifter innebär att det numera är lättare att anmäla personer vars körkortsinnehav kan ifrågasättas av medicinska skäl. Systemet med anmälningsskyldigheten har därmed blivit mer effektivt för att hindra personer att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort, men det är viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

Utskottet konstaterar att 55 000 svenskar årligen får diagnosen demens eller stroke. Båda dessa sjukdomar kan påverka patientens förmåga att själv avgöra när man är olämplig som förare. I sådana fall kan en muntlig överenskommelse få allvarliga konsekvenser eftersom den drabbade helt enkelt inte minns den. Under första halvan av 2017 fattade Transportstyrelsen beslut om 16 514 körkortsåterkallelser, vilket motsvarar en minskning med nästan 12 procent jämfört med motsvarande period föregående år. Men samtidigt som det totala antalet återkallelser minskade ökade antalet återkallelser på medicinska grunder med över 5 procent. Enligt Transportstyrelsen finns det många fler som på grund av sjukdom inte klarar trafikens krav än som får sina körkort återkallade. Transportstyrelsen har dock under flera år sett en liten gradvis ökning av medicinska återkallelser och anser att det är glädjande att trenden fortsätter.

Utskottet noterar att det enligt Transportstyrelsen fortfarande är alltför många läkare som använder möjligheten till muntlig överenskommelse. Ned-sättningar i hjärnans kapacitet kan visa sig på olika sätt, såväl i trafiken som i vardagslivet. Transportstyrelsen har uppgett att antalet anmälningar från läkare om körkortsinnehavare som inte längre bör inneha körkort inte ökar på det sätt som myndigheten anser skulle behövas. Transportstyrelsen hänvisar till att det av det svenska demensregistret framgår att läkare även vid demensdiagnos i första hand använder sig av möjligheten att ge s.k. muntliga körförbud. I endast mindre än 10 procent av fallen där diagnosen ställs gör man en anmälan till Transportstyrelsen. Myndigheten uppger även att 80 procent får muntligt körförbud. I fall med demens menar Transportstyrelsen att det, jämfört med vid andra sjukdomar, är mindre troligt att man kan lita på att den sjuke kommer att följa tillsägelsen att inte köra. Det förfarandet är därför mindre lämpligt vid demens.

Utskottet konstaterar att det på olika håll förs diskussioner om äldre förare ska genomgå periodiska hälsokontroller. Utskottet har inhämtat att frågan om sjukdomsförekomst hos äldre bilförare inblandade i trafikolyckor med personskada fortfarande utreds inom Transportstyrelsen. Syftet är att undersöka om det finns en förhöjd förekomst av sjukdomar som påverkar förmågan att köra bil hos bilförare som är 65 år eller äldre jämfört med två kontrollgrupper. Målet är att skapa ett underlag som kan bidra till att se om man bör utreda frågan om periodiska hälsokontroller för bilförare över en viss ålder närmare. Studien kommer inte att kunna besvara frågan om man bör eller inte bör införa periodiska hälsokontroller, utan den kommer enligt uppgift från

Transportstyrelsen förhoppningsvis att kunna visa om det finns anledning att göra en mer omfattande utredning av frågan. Slutrapporten beräknas vara färdig våren 2018, och utskottet ser med intresse fram emot resultaten av studien.

Utskottet bedömer att det nuvarande systemet med anmälningsskyldighet hindrar personer från att framföra motorfordon om de inte uppfyller de medicinska kraven för körkort. Utskottet konstaterar att det för närvarande inte finns några nya uppgifter som motiverar någon ändring i den nuvarande modellen med läkares anmälan. Enligt utskottets bedömning finns det dock vissa utmaningar på området. Det är därför viktigt att fortsätta att följa utvecklingen.

### *Trafikmedicinska centrum*

Utskottet vill påminna om att dåvarande Vägverket i en utredning från 2005 föreslog att ett antal s.k. trafikmedicinska centrum skulle inrättas. Dessa skulle utgöra oberoende expertinstanser dit läkare skulle kunna remittera patienter för en bedömning av körförmågan. Dessa centrum skulle finansieras i särskild ordning genom en avgift som skulle läggas på alla fordonsägare. År 2007 presenterade Vägverket en slutrapport om en uppbyggnad av trafikmedicinska centrum i Sverige. Syftet med projektet var att planera en påbyggnadsutbildning på universitetsnivå för arbetsterapeuter i trafikmedicin.

När det gäller trafikmedicinska centrum vill utskottet betona att föräres medicinska förutsättning att framföra fordon på ett trafiksäkert sätt är en viktig komponent i arbetet för att uppnå nollvisionen. Utskottet kan konstatera att det i dag finns trafikmedicinska centrum dit läkare kan remittera patienter för vidare utredning om sådan behövs. Vid Trafikmedicinskt centrum på Karolinska universitetssjukhuset i Huddinge görs utredningar och lämplighetsbedömningar för körkortsinnehav av personer med sjukdomar eller skador. De vanligaste sjukdomarna hos patienterna är demens, stroke eller neurologisk sjukdom, och man utreder även personer med neuropsykiatrisk diagnos. Vidare kan nämnas att Mobilitetscenter i Göteborg har resurser och kompetens i frågor om bilkörning och funktionsnedsättning, t.ex. bilanpassning, körkortsmedicinska utredningar, trafiksäkerhet och mobilitet.

Utskottet vill påminna om att det är landsting och regioner som ansvarar för en god och tillgänglig vård till alla medborgare, och där ingår även inrättandet av medicinska centrum. I de flesta fall torde det inte råda någon större tveksamhet om körkortsinnehav för en patient kan ifrågasättas utifrån de trafikmedicinska föreskrifterna. Utskottet konstaterar att beslut om återkallelse av körkort fattas av Transportstyrelsen efter en utredning och kan överklagas till förvaltningsrätt. Utskottet vill även framhäva att regelverket för läkares anmälningsskyldighet gällande medicinsk olämplighet för körkortsinnehav har skärpts sedan Vägverket utredde frågan 2005. Som har redovisats ovan är det i dag krav på att läkare som vid en undersökning bedömer att en körkortsinnehavare är olämplig ska anmäla detta till Transportstyrelsen, även om patienten motsätter sig fortsatt undersökning eller

utredning. Tidigare var en sådan anmälan inte obligatorisk. Med ändringarna infördes även en möjlighet för läkare att göra en anmälan till Transportstyrelsen utifrån en genomgång av journalhandlingar.

Utskottet vill påtala att eftersom det förekommer allvarliga olyckor är det av största vikt att läkare som vid en undersökning finner att patienten av medicinska skäl inte är lämplig att fortsätta inneha körkort anmäler detta till Transportstyrelsen. Utskottet noterar att infrastrukturministern har uppgett att han kommer att fortsätta att ha en dialog med myndigheterna i denna fråga såväl som i frågan om efterlevnaden av de medicinska föreskrifterna för körkorts innehav i stort. Utskottet välkomnar detta och vill understryka att anmälningsskyldigheten som läkare har enligt körkortslagen och hur den hanteras av den enskilda läkaren samtidigt som en god patientrelation upprätthålls är en relevant fråga.

### *Synkontroller*

Utskottet har vid olika tillfällen lyft fram att synkontroller är en mycket viktig fråga från trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

Utskottet vill i sammanhanget bl.a. lyfta fram samarbetet mellan företagen Bilprovningen och Synoptik – kallat Synbesiktningen – där förare i samband med att bilen besiktigas kan välja att genomgå en synundersökning. Syftet är att uppmärksamma synens betydelse för ansvarsfull bilkörning. Under nio år har totalt ca 22 000 syntester genomförts. Synbesiktningen genomförs varje år under hösten då körförhållandena ofta är extra svåra och kraven på bilförarnas syn därmed ökar. Hösten 2017 svarade 2 479 bilister på frågor om syn och bilkörning, och 1 895 av bilisterna gjorde ett syntest. Utskottet konstaterar att undersökningen hösten 2017 visar att var sjätte bilist har en trafikfarlig syn, samtidigt som nio av tio bilister själva anser att de har en tillräckligt bra syn för att köra säkert i trafiken. Enligt undersökningen har en av tio en så dålig synskärpa att de inte skulle klara dagens synkrav vid ansökan om körkortstillstånd. Samtidigt visar undersökningen att 93 procent anser att kontinuerliga synkontroller i samband med förnyelse av körkort ska lagstadgas.

Utskottet kan vidare konstatera att VTI i en rapport om synförmågens mätbarhet och inverkan på säker bilkörning från hösten 2015 lyfte fram att testning av synförmågan bör bestå av kompletterande tester, att de mest förekommande måtten på synskärpa inte är tillräckliga för att säkerställa säker bilkörning och att tester som inrymmer kognitiva aspekter kan komplettera bedömningen av synförmågan. Enligt uppgift från Transportstyrelsen har optikerbranschens företrädare kontaktat Transportstyrelsen i fråga om periodiska synkontroller för körkorts innehavare.

Utskottet vill här lyfta fram vikten av att Transportstyrelsen fortsätter att kontinuerligt se över vilka krav som bör ställas på förarens hälsa och att myndigheten arbetar med detta utifrån ett vetenskapligt perspektiv. Utskottet vill starkt understryka vikten av att frågan om synkontroller kommer att ingå i det

fortsatta trafiksäkerhetsarbetet för att uppnå nollvisionen. Utskottet vill betona att utgångspunkten för arbetet med trafiksäkerhet är att arbeta långsiktigt och med en helhetssyn genom att tydliggöra inriktningen för det fortsatta arbetet för trafiksäkerhet. Att kräva test av synskärpa vid körkortsförnyelser för personbil är enligt utskottet en enskild åtgärd bland ett flertal möjliga.

### *Särskilt om synfältsdefekter*

När det gäller frågan om synfältsdefekter kan utskottet konstatera att Transportstyrelsen varje år får upp till 200 ansökningar om medicinsk dispens. Omkring 80 procent handlar om olika typer av synnedsättningar, t.ex. synfältsbortfall orsakade av diabetes, stroke eller hjärntumör. De flesta får enligt uppgift avslag på sin ansökan.

Utskottet kan konstatera att synfältsbortfall påverkar vardagen för den som råkar ut för det. Detta har uppmärksammats i olika former av forskning om synfältsbortfall. Ett exempel är ett projekt vid Örebro universitet om transportrelaterade välfärdskonsekvenser för individer som har fått körkortet indraget på grund av synfältsbortfall. Det konstateras att kunskap om transportrelaterade välfärdskonsekvenser för personer med funktionsnedsättning är liten i dag. Sådan kunskap är viktig som underlag till utformning av regelverk, åtgärder och resursfördelning, kopplat till hinder för och möjligheter att använda transportsystemet för personer med funktionsnedsättning. Merparten forsknings- och utvecklingsarbete kring personer med funktionsnedsättnings bilanvändning och användning av transportsystemet fokuserar generellt på tekniska och funktionella aspekter samt på trafiksäkerhetsaspekter. Bilens betydelse för välfärd och livskvalitet är mindre utforskat. Syftet med forskningsprojektet är att undersöka hur välfärden förändras för individer som tidigare har använt bil som vardaglig transport, men som har fått sitt körkort indraget på grund av synfältsbortfall. Resultaten visar att den inskränkta mobilitet som det indragna körkortet innebär kan få stora konsekvenser inom en rad välfärdsdimensioner som arbete och ekonomi, boende, fritid, medborgerliga aktiviteter, sociala relationer, oberoende, identitet, välbefinnande och psykisk hälsa samt tillit. En individ kan t.ex. ha förlorat sitt arbete med anledning av det indragna körkortet, antingen på grund av att körkortet behövs inom yrket eller för att det inte finns något transportalternativ för att ta sig till och från arbetsplatsen. Att få skjuts av t.ex. arbetskamrater eller vänner kan vara en tillfällig lösning, men beskrivs av flera som ett beroendeförhållande och en frihetsinskränkning som man helst vill vara utan. Arbetslöshet och avkall på fritidsaktiviteter kan leda till social isolering, som i sin tur skapar stor frustration och i flera fall depression. I flera fall anser man sig inte heller rätt bedömd avseende körförmåga, vilket uttrycks i form av en starkt försämrad tillit till myndigheter, läkarkåren och rättsväsendet.

Utskottet vill mot den bakgrunden framhålla att olika insatser görs. Utskottet vill särskilt påminna om att VTI tillsammans med medicinsk expertis

på uppdrag av Transportstyrelsen har tagit fram ett standardiserat simulatortest för att bedöma körförmågan hos personer med synfältsbortfall. Testresultaten kan användas som underlag vid en eventuell dispensansökan, där berörda myndigheter beslutar om en person med synfältsbortfall kan medges undantag från synfältskraven i de medicinska föreskrifterna. Transportstyrelsen har uppgett att möjligheterna till dispens från dessa föreskrifter förbättras genom simulatortester. Transportstyrelsen har haft som mål att kunna erbjuda testning för dem som har synfältsdefekter och som utifrån reglerna i de medicinska föreskrifterna inte klarar körkortskraven. De ska då kunna styrka sin förmåga till kompensation och därmed ges möjlighet att få dispens från regelverket.

Utskottet konstaterar att reguljära tester påbörjades i juni 2016 på VTI i Linköping. Den som har drabbats av synfältsbortfall och indraget körkort har möjlighet att testa sin körförmåga i en körsimulator på egen bekostnad. Enligt uppgift är priset för testet 18 750 kronor. VTI och Transportstyrelsen har under hösten 2016 arbetat med att hitta former för att yttrandet från den tekniska bedömningen av körningen ska uppfylla högt ställda juridiska krav. VTI rekommenderar den som vill göra testet att som ett första steg överväga att söka dispens utan att genomföra testet. VTI uppger att intresset för testerna är stort, och sedan tidigare finns det en kö av personer som har anmält sitt intresse för att delta i forskningsprojektet. I februari 2017 beviljades de första personerna som genomfört ett godkänt test i simulatören dispens för körkort för personbil. Deras körförmåga bedömdes som trafiksäker. I slutet av december 2017 hade 269 personer genomfört körtestet i simulatören i Linköping. Av dem hade 169 personer fått sitt testprotokoll, och av dem hade 114 godkänts av VTI med avseende på testresultatet.

Utskottet har tidigare hänvisat till att Transportstyrelsen har framhållit att de svenska kraven inte är strängare i gradtalen än i direktivet och att det anges i de svenska kraven att en del defekter kan accepteras. Den nu gällande regleringen är mer detaljerad än tidigare och kan därför uppfattas som att det ställs högre krav än de föreskrifter som gällde före den 1 september 2010. De nya reglerna innebär dock i praktiken lägre krav för flertalet personer med synfältsdefekter än de tidigare reglerna. Utskottet kan vidare konstatera att den svenska tolkningen av EU:s körkortsdirektiv under 2014 genomgick en prövning av EU som inte hade några synpunkter på de svenska föreskrifterna när det gäller synfältsdefekter. Skillnaderna mellan Sverige och några andra länder består i att man i vissa länder ger dispens efter praktiskt körtest, eller till och med skriver in det praktiska körtestet i föreskriften som i Nederländerna. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen hittills har varit mycket tveksam till värdet av körprov som bedömningsunderlag i detta sammanhang. Skälet till detta är att förarprövare är utbildade och tränade att göra andra slags bedömningar än av synfältsdefekters betydelse för trafiken. Transportstyrelsen har framfört att körprovet är ett för grovt stickprov och pågår under för kort tid för att kunna ligga till grund för denna bedömning. De olyckor som inträffar på grund av synfältsdefekter innebär oftast att man inte i tid har hunnit reagera

på cyklisterna och gångtrafikanterna som plötsligt dyker upp från sidan. Det är enligt myndigheten inte troligt att ett körtest innehåller sådana incidenter.

Utskottet välkomnar arbetet med simulatorutveckling och fortsätter att se positivt på den tekniska utvecklingen inom området. Utskottet hyser förhoppningar om att denna teknik ska komma till användning och få stor betydelse. Utskottet vill understryka att det är mycket viktigt att de krav som tillämpas i Sverige när det gäller synfältsnedsättningar motsvarar dem som tillämpas i övriga EU-länder och att den ansvariga myndigheten fortsätter att följa denna fråga och om det skulle visa sig vara nödvändigt vidtar de åtgärder som behövs.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Sammanfattningsvis vill utskottet betona vikten av fortsatt utvecklingsarbete i fråga om synkontroller och andra hälsofrågor. Mot bakgrund av vad som har anförts ovan finner utskottet dock inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:27 (M), 2017/18:309 (SD), 2017/18:415 (L), 2017/18:425 (L), 2017/18:630 (KD), 2017/18:977 (C), 2017/18:1590 (SD) yrkande 2, 2017/18:2048 (M), 2017/18:2113 (MP), 2017/18:2424 (MP), 2017/18:2781 (SD) och 2017/18:3732 (M) yrkandena 1–3.

## Kompetenskrav för utryckningsförare

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om kompetenskrav för utryckningsförare. Utskottet hänvisar bl.a. till vidtagna åtgärder och betonar att det är mycket viktigt att utryckningsfordon kan framföras snabbt och trafiksäkert liksom att det är viktigt att förarna har kunskap om trafiksäkerhet och körteknik. Utskottet anser att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser därför positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för utryckningsförare. Utskottet menar att det är mycket viktigt att fortsätta att följa denna fråga.

### **Bakgrund**

Dåvarande Vägverket fick 2001 i uppdrag att ta fram en plan för landets utryckningsförarutbildning, vilket dock inte resulterade i några föreskrivna planer eftersom verket saknade behörighet att föreskriva om sådana. Representeranter för de dåvarande myndigheterna Arbetsmiljöverket, Räddningsverket, Rikspolisstyrelsen, Socialstyrelsen och Vägverket utarbetade under 2008 en broschyr med grundläggande kompetensmål för utryckningsfordon. Ambitionen med broschyren var att ge tydliga incitament för utbildare och

utryckningsorganisationer att så långt det är möjligt säkerställa att utryckningsförare har god förarkompetens vid utryckningskörning. Broschyren har därefter använts av olika huvudmän som stöd för deras utbildningar. Liksom dåvarande Vägverket har Transportstyrelsen inte något mandat att föreskriva om vad kommuner, Socialstyrelsen eller polisen ska göra.

Under de senaste tio åren har 907 personer skadats under utryckning inom polis, ambulans och räddningstjänst och 11 personer har omkommit, visar statistik från Transportstyrelsen över åren 2007–2016. Framför allt är det i storstadsregionerna som olyckorna sker. En av de vanligaste olycksituationerna är enligt uppgift från Transportstyrelsen att utryckningsfordonet hinner ikapp bilen framför. Olyckor i korsningar är också vanliga, liksom dikeskörningar och andra singelolyckor.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:1811 uppmärksammar Lars-Axel Nordell (KD) att polisstudenter har låg körvana. Varje år inträffar trafikolyckor där poliser är inblandade, och motionären pekar på att det har rapporterats om biljakter i mycket höga hastigheter. Även inom ambulanssjukvården och räddningstjänsten inträffar olyckor som hade kunnat förebyggas om förarna hade haft mer körvana och bättre förarutbildning. Motionären hänvisar till studier som visar att det i praktiken saknas en nationell enighet vad gäller uttryckta kompetenskrav för ambulansförare och efterfrågar därför en översyn av möjligheten att utreda ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon (yrkande 1). Motionären uppmärksammar vidare att Trafikcenter i Kumla har samarbete med bl.a. polis och ambulans, Försvarsmakten och kriminalvården. Motionären menar att det vore en fördel att uppdraga till dem att ta fram ett nationellt utbildningskoncept kopplat till ett yrkeskompetensbevis. Motionären efterfrågar därför att låta Trafikcenter i Kumla bli en nationell resurs för en utbildning för blåljusförare (yrkande 2).

I motion 2017/18:2746 konstaterar Karin Svensson Smith (MP) att det finns förslag till utbildning och förarprov för dem som kör utryckningsfordon. Motionären pekar på att förarutbildningen har drabbats i några fall eftersom flera av huvudmännen för de verksamheter som använder sig av utryckningsfordon har tvingats göra besparingar. Man borde kunna förvänta sig att exempelvis föraren av en brandbil har erlagt förarbevis för det fordon han eller hon framför i hög hastighet. Motionären efterfrågar därför att Transportstyrelsen får i uppdrag att fastställa en plan för utbildning och förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon (yrkande 8).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis uppmärksamma att utryckningskörning med sirener och blåljus är en riskfylld verksamhet som kräver snabba beslut och



stor koncentration. Polis och räddningstjänst måste fort fram på ett säkert sätt, och vid ambulanstransporter måste föraren dessutom ta hänsyn till patienten. Risken är stor för olyckor i samband med utryckningskörning för polis, ambulans och räddningstjänst, och förarna ställs inför oväntade och plötsliga svårigheter under en utryckning.

Utskottet kan konstatera att det inte finns någon nationellt samordnad utbildning av s.k. blåljusförare. Utskottet påminner om att det är de olika huvudmännen som ansvarar för att utbilda förarna och som lokalt bestämmer vilken nivå man ska lägga sig på. Detta innebär att det kan se olika ut i olika delar av landet vad gäller vilken utbildning som förarna får. Polismyndigheten har en egen förarutbildning. Transportstyrelsen har betonat att huvudmännen måste ta sitt ansvar och se till att personalen har tillräcklig kompetens för sina arbetsuppgifter. Transportstyrelsens mandat omfattar bara att ta hand om den grundläggande behörighetens krav, inte tillkommande yrkesmässiga krav. Transportstyrelsen har samtidigt pekat på att detta inte avser dem som omfattas av lagen om yrkesförarkompetens som bygger på ett EU-direktiv och gäller förare som utför gods- eller persontransporter med fordon som kräver körkortsbekräftelserna C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D eller DE. Det finns undantag när förare av fordon inte omfattas av krav på yrkesförarkompetens som gäller vid körning med fordon som används av eller står under kontroll av Försvarsmakten, Kustbevakningen, Tullverket, räddningstjänsten eller polisen. Transportstyrelsen menar att det finns intressanta exempel att studera, men innan man kan genomföra en ändring bör behovet av reglering utredas, och man bör även undersöka om det finns möjlighet att styra dagens modell på ett annat sätt.

Utskottet har uppmärksammat att fackförbundet Kommunal menar att det borde vara självklart med ett förarbevis för utryckningsfordon som är likadant i hela Sverige. Vissa kommuner eller regioner har regelbundet omfattande övningar, andra har det inte. Utskottet har erfarit att Kommunal för närvarande genomför en kartläggning för att ta reda på hur en utbildning skulle kunna se ut och hur den skulle kunna läggas in i utbildningarna för brandmän. Kommunal konstaterar att det i dag inte finns någon standard för vilken utbildning en brandman ska ha i att framföra ett utryckningsfordon. Det leder till en osäker situation för nyblivna förare och en förhöjd risk för olyckor. Kommunal driver frågan om att en standard ska införas på utbildning och förarbevis och hur den kan läggas in i brandmännens utbildning. Utskottet noterar att Kommunal i sammanhanget framhåller Norge som ett föregångsland när det gäller förarbevis för utryckningsfordon. Där krävs att föraren har ett kompetensbevis för utryckningsförare.

Utskottet konstaterar vidare att Socialstyrelsen har gett ut föreskrifter (SOSFS 2009:10) om ambulanssjukvård. I föreskrifterna behandlas bl.a. ansvar för ambulansuppdrag och hälso- och sjukvårdspersonalens kompetens. Enligt föreskrifterna ska vårdgivaren ansvara för att den hälso- och sjukvårdspersonal som ska framföra en ambulans har den kompetens som krävs för att på ett säkert sätt kunna utföra ett ambulansuppdrag (6 kap. 3 §).

Landstingen har som ett led i att säkra att personalen vid utryckning kan köra fordonen på ett säkert sätt på eget initiativ genomfört olika utbildningsinsatser som t.ex. halkkörning. Inom vissa ambulansverksamheter används även faddersystem där rutinerad ambulanspersonal kör på s.k. prioritet 1-utryckningar, medan nyare ambulanspersonal får köra utryckningar med prioritet 2 och 3 under handledning. Trafikverket tillhandahåller ett koncept som de olika huvudmännen kan använda för utbildning av instruktörer som i sin tur kan utbilda och fortbilda personal i utryckningskörning.

Utskottet vill framhålla att tidigare forskning om ambulanssäkerhet har visat att ett säkert framförande av ett ambulansfordon i vägtrafiken har stor betydelse för trafiksäkerheten och tryggheten i arbetsmiljövillkoren för ambulanspersonal. I en forskningsrapport från Umeå universitet från september 2017 konstateras att det i dag inte finns några lagkrav på nationella kompetensbevis för utryckningsförare inom flera blåljusverksamheter. Rapporten visar att det finns brister kvar inom ambulanssjukvården i arbetet med såväl nollvisionen som arbetsmiljön. I rapporten konstateras att det under flera år har pågått en diskussion om kompetenskrav för utryckningsförare och arbetstider för ambulansförare. Utskottet konstaterar att risker och säkerhet alltmör har kommit att uppmärksammas både efter allvarliga olyckor med utryckningsfordon och efter de fackliga organisationernas engagemang för såväl arbetsmiljö och patientsäkerhet som trafiksäkerhet. Forskningsstudien visar bl.a. att det i praktiken saknas en nationell enighet vad gäller uttryckliga kompetenskrav för ambulansförare. Utskottet har vidare uppmärksammat en annan forskningsrapport från Umeå universitet från september 2016 där man pekar på att en viktig kunskap är att stress och hur hjärnan hanterar stressfulla situationer har en avgörande betydelse för utgången av polisbilkörning, t.ex. biljakter och annan utryckningskörning. Det konstateras att det är viktigt att ha kunskap och kännedom om de extrema påfrestningar som polispersonal utsätts för i samband med utryckningskörning och biljakter i trafiken.

Utskottet kan vidare konstatera att Vårdförbundet och Riksföreningen för ambulanssjuksköterskor i oktober 2017 efterlyste höjda krav och en nationell norm för förarkompetens och återkommande körutbildning för att upprätthålla standarden. De framförde att även om alla arbetsgivare bedriver någon form av fordonsutbildning finns inte någon enhetlig nationell norm, vilket leder till att kraven vid rekrytering kan skilja sig åt mellan olika arbetsgivare. Utskottet vill här framhålla att det är viktigt både ur patientsäkerhets- och trafiksäkerhetsperspektiv att ambulanser och andra utryckningsfordon framförs på ett ansvarsfullt sätt.

Utskottet noterar att polisens bilkörning, transport och förflyttning i vägtrafiken har uppmärksammas under många år utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv. När det gäller frågan om polisens körvana kan utskottet konstatera att polisutbildningen omfattar fem terminers heltidsstudier. Polisprogrammet ska bl.a. ge kunskap om trafiksäkerhet och polistaktisk bilkörning. Man kan söka till polisutbildningen utan att ha körkort men måste ha ett giltigt svenskt B-körkort när man påbörjar utbildningen. Grunden i polisarbetet är att köra

personbil med B-körkort. Kompetensen att köra under exempelvis uttryckning påbörjas under utbildningen. Polisen införde 2013 en nationell förarutbildning med syftet att skapa en enhetlig utbildning inom polisen i Sverige, där målen ska vara desamma. Utbildningen innebär att olika steg genomförs i polisutbildningen, från det att man börjar, vidare genom praktikterminen, därefter till den polistaktiska bilkörningen och slutligen till eventuella fortbildningar och specialistutbildningar som t.ex. mc-grundkurs för poliser samt instruktörsutbildningar. I polisens körutbildning har fokus lagts på att ändra attityden hos dem som utbildas så att de bl.a. ska få kunskap och insikt om de mänskliga begränsningarna.

Utskottet påminner om att uttryckningsfordon inte behöver följa vanliga trafikregler. Situationen avgör vilka undantag som bl.a. polisen får göra. I en akut situation får polisen göra fler undantag än vid en situation som inte är brådskande. De undantag mot vanliga trafikregler som får göras regleras i 11 kap. trafikförordningen. Polismyndigheten konstaterar att polisen under uttryckning ska iakttä största försiktighet. Att köra fort och bryta mot olika trafikregler kan innebära en ökad trafikfara och är därmed ett stort ansvar för de poliser som kör. Om poliser orsakar en trafikolycka kan de bli anmälda och fällas för händelsen. Utskottet vill i sammanhanget peka på att VTI har utvecklat en simulatorbaserad metod för att träna på situationer som kan inträffa. Det som tränas är oförutsedda trafikhändelser, t.ex. när framförvarande fordon gör plötsliga inbromsningar och filbyten, en cyklist oväntat korsar vägen eller andra situationer som riskerar att orsaka olyckor vid en verklig uttryckning. I simulatoren kan sådana moment övas upprepade gånger för att skapa en större säkerhet och trygghet hos förarna när det blir skarpt läge.

Utskottet vill sammanfattningsvis betona att det är mycket viktigt att uttryckningsfordon kan framföras snabbt och trafiksäkert. Samtidigt är tempot högt och det finns många medtrafikanter, vilket gör att det ställs höga krav på dagens uttryckningsförare. Utskottet konstaterar att frågan om uttryckningsförarens utbildning har uppmärksammats återkommande och även utretts tidigare. Utskottet betonar vikten av att förare av uttryckningsfordon har kunskap om trafiksäkerhet och körteknik och hur de ska agera i olika situationer. Varje arbetsgivare har ett ansvar och en skyldighet att förvissa sig om förarens kompetens. Utskottet välkomnar de åtgärder som de olika huvudmännen inom uttryckningsverksamheterna har vidtagit för att säkra att uttryckningsförarna har de kunskaper som krävs för att kunna framföra fordonen på ett trafiksäkert sätt. Utskottet vill dock framhålla att det skulle kunna finnas fördelar med ytterligare samordning inom området och ser positivt på fortsatta initiativ för att främja gemensamma riktlinjer för uttryckningsförare. Utskottet vill särskilt lyfta fram att detta är en viktig trafiksäkerhetsfråga och därmed en del av arbetet för att uppnå nollvisionen. Utskottet betonar att det därför är mycket viktigt att fortsätta att följa denna fråga. Därmed finner utskottet inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därför motionerna 2017/18:1811 (KD) yrkandena 1 och 2 samt 2017/18:2746 (MP) yrkande 8.

## Bälten och bilbarnstolar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om bl.a. bälten på bussar och bilbarnstolar. Utskottet konstaterar att regelverket ställer långtgående krav på säkerheten för bilbarnstolar och att Transportstyrelsen har fått i uppdrag av regeringen att utreda säkerhetshöjande åtgärder för busspassagerare.

### Bakgrund

Alla som åker i personbil, lastbil, på tre- eller fyrhjulig motorcykel eller moped med karosseri ska sitta på en plats med bilbälte, om det finns en sådan plats, och ska använda bältet. Föraren, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp ska se till att passagerare under 15 år använder bilbälte eller annan särskild skyddsanordning. Huvudregeln för barn är enligt trafikförordningen att barn som är kortare än 135 cm ska använda en särskild skyddsanordning, dvs. babyskydd, bilbarnstol, bältesstol eller bälteskudde i stället för eller tillsammans med bilbältet.

Det finns två undantag. Barn som är tre år eller äldre och kortare än 135 cm får åka i ett fordon trots att det inte är möjligt att använda en särskild skyddsanordning vid tillfälliga transporter under korta sträckor. I sådana fall ska barnet använda bilbältet om det är möjligt och får inte sitta i framsätet i en personbil eller lätt lastbil. Det andra gäller barn som är yngre än tre år. Undantaget gäller vid tillfällig färd i taxi under korta sträckor och under förutsättning att barnet inte sitter i framsätet.

Alla busspassagerare som är äldre än tre år ska sitta på en plats med bilbälte, om det finns en sådan plats, och ska använda bältet. Transportstyrelsen rekommenderar att även yngre barn använder bilbältet eller särskild skyddsanordning. Om det inte finns någon sittplats med bilbälte tillgänglig är det tillåtet att stå i bussen om denna är godkänd för ståplatser. Vid lokala transporter i tätbebyggda områden får en annan plats användas, även om det finns sittplatser med bilbälte tillgängliga.

Den som åker sittande i rullstol ska sitta på rullstolsplats och använda bilbälte om det finns. Rullstolen ska vara fastsatt med eller stödjas av en anordning som är avsedd för det i fordonet. Föraren, annan ombordpersonal, ledsagare och ledare för en grupp ska hjälpa passageraren med detta.

Regler för bilbältesanvändning finns huvudsakligen i 4 kap. 10–10 d §§ i trafikförordningen (1998:1276). Enligt 4 kap 10 a § ska passagerare i en buss informeras om skyldigheten att använda bilbälte på det sätt som Transportstyrelsen föreskriver. Enligt Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:52) ska information om bältesanvändning ges av föraren, av ombordpersonal, ledsagare eller den som utsetts till ledare för en grupp, genom audio-visuella hjälpmedel i fordonet eller system för hållplatsinformation eller

genom en skylt eller bild (piktogram), med vit symbol mot blå bakgrund, placerad vid varje sittplats så att den är väl synlig. Föraren, liksom annan personal ombord på bussen såsom en guide, ledsagare och ledare för en grupp ska vidta lämpliga åtgärder så att passagerare som är under 15 år använder bilbälte (10 c § trafikförordningen).

Från och med den 1 januari 2004 ska bälten vara monterade i nyregistrerade bussar, utom i bussar för stadstrafik. Bussarna ska uppfylla de EU-direktiv som anger tekniska krav på bälten, bältesinfästningar och säten.

## **Motionerna**

I motion 2017/18:248 konstaterar Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) att det finns krav på att alla som åker bil ska använda bilbälte samtidigt som det inte finns något krav om bakåtvända bilbarnstolar, trots att det finns stora risker för barn som åker framåtvända före fyra fem års ålder. Det finns ofta en okunskap om farorna med framåtvända sitsar före fem års ålder. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa en lag om bakåtvända bilbarnstolar för att förebygga risker vid trafikolyckor.

I motion 2017/18:646 uppmärksammar Lars Beckman (M) att det på bussar finns en funktion som gör att dörrarna kan öppnas under färd och att det olyckligt nog har förekommit olyckor till följd av detta. Motionären menar att det vore önskvärt om Bilprovningen kunde göra en översyn av hur bussdörrar kontrolleras och huruvida det vore lämpligt att även kontrollera var eventuella tryckknappar som kan öppna bussdörrarna under färd sitter. Om det visar sig att de sitter på ett olämpligt ställe, där någon oavsiktligt skulle kunna komma åt dem, borde lämpliga åtgärder vidtas för att minimera risken för olyckor. Motionären efterfrågar att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhet ombord på bussar.

I motion 2017/18:2161 uppmärksammar Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) att det finns krav på att bälten ska vara monterade i alla nyregistrerade bussar, utom för stadstrafik, och om information om bälten i bussar. Böter för att inte använda bälten i bussar är samma som för bilar. Motionärerna betonar säkerheten för passagerare som måste stå upp i bussar och de tekniska möjligheterna att visa att alla är bältade i de bussar som har krav på bälten. Motionärerna efterfrågar därför en översyn av lagstiftningen gällande säkerhet för busspassagerare.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis framhålla att det befintliga regelverket ställer långtgående krav på säkerheten för bilbarnstolar. Utskottet hänvisar till Transportstyrelsens föreskrifter om bälten och bilbarnstolar, s.k. särskilda skyddsanordningar för barn, där det bl.a. framgår att en sådan skyddsanordning för barn ska vara godkänd enligt EU:s regelverk, att den ska vara lämplig för användaren, installerad enligt anordningens monteringsanvisning och användas

på det sätt som anordningen är avsedd för. Dessutom får ett barn inte färdas i en bakåtvänd skyddsanordning i ett passagerarsäte på en plats med krockkudde framför passagerarsätet om inte krockkudden har satts ur funktion.

När det gäller frågor om säkerhet på bussar kan utskottet konstatera att Sveriges Bussföretag uppger att 1 person omkom i buss under 2016. Under perioden 1985–2016 omkom 96 personer i buss, vilket ger ett genomsnitt på 3 personer per år. Dödsfallen och de flesta olyckor med svårt skadade inträffade enligt Sveriges Bussföretag utanför tätbebyggda områden. Under 2016 omkom 7 personer i en bussolycka medan 44 personer överlevde men skadades svårt.

Utskottet påminner om att fordonsbesiktning görs för att säkerställa att ett fordon är i det skick och har den utrustning som krävs från miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. Alla bussar ska kontrollbesiktigas regelbundet för både trafiksäkerhetens och miljöns skull. Andelen godkända tunga bussar vid kontrollbesiktning uppgick 2016 till 68 procent. Andelen godkända bussar utan anmärkningar har ökat med 12 procent under de senaste sex åren. Utskottet konstaterar att Transportstyrelsen har bemyndigande att utfärda föreskrifter. Utskottet förutsätter att Transportstyrelsen och övriga aktörer är väl skickade att ta fram ändamålsenliga föreskrifter. Utskottet anser inte heller att det är riksdagens uppgift att besluta om vad som ska ingå i kontrollbesiktningen.

Utskottet vill vidare framhålla att andelen bussar med bälten inom den upphandlade kollektivtrafiken var 67 procent 2017 eller 6 631 av totalt 9 956 bussar. Av dessa hade 1 173 bussar tvåpunktsbälten och 5 458 bussar trepunktsbälten. Uppgifter från 2011 visar att sju av tio trots detta väljer att inte ha bälte på när de åker långfärdsbuss. Utskottet välkomnar att dåvarande infrastrukturministern i april 2017 samlade bussbranschen, berörda myndigheter, fackliga organisationer och forskningsrepresentanter för att diskutera hur säkerheten vid bussfärd kan öka. Under mötet med bussbranschen var alla överens om att användandet av bälte måste öka. Buss är generellt ett säkert färdssätt men när en olycka inträffar blir konsekvenserna oftast omfattande. Utskottet vill understryka att bältet då kan vara det som räddar liv. Utskottet välkomnar att arbetet med de förslag och idéer som har lyfts fram fortsätter. Utskottet noterar också med tillfredsställelse att infrastrukturministern träffade Sveriges Bussföretag i december 2017 för att bl.a. fortsätta diskussionen om trafiksäkerhet.

Utskottet vill slutligen uppmärksamma att regeringen den 8 mars 2018 beslutade att ge Transportstyrelsen i uppdrag att utreda säkerhetshöjande åtgärder för passagerare vid färd i buss. Utskottet välkomnar att det i uppdraget till Transportstyrelsen tas ett helhetsgrepp kring bälten i buss. Transportstyrelsen ska utreda hur många som i dag använder bälte i buss, vad som behövs för att öka användningen och också hitta nya tekniska lösningar för att förmå fler att använda bälten. I uppdraget ingår också att se över om regeländringar krävs och vilka ändringar det i så fall skulle röra sig om. Det ingår också i uppdraget att analysera hur informationen om att använda bälte i

buss ges i dag och hur informationen kan stärkas, eventuellt genom en informationsinsats. Utskottet vill betona att det är viktigt att passagerare och förare får stöd och information när det gäller beteenden som kan påverka trafiksäkerheten och användandet av bälte i buss. Transportstyrelsen ska slutredovisa uppdraget senast den 1 oktober 2018.

Med hänvisning till ovanstående finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:248 (M), 2017/18:646 (M) och 2017/18:2161 (S).

## Trafikkorsningar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om obevakade järnvägsövergångar och om bl.a. högersväng vid rödljus. Utskottet ser positivt på det arbete som görs och framhåller vikten av att plankorsningar är säkra och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i olyckor. Utskottet konstaterar vidare att nuvarande lagstiftning när det gäller högersvängar vid rödljus och trafikljus med nedräkning är ändamålsenlig.

Jämför särskilt yttrande 5 (L).

### Motionerna

I motion 2017/18:464 konstaterar Finn Bengtsson (M) att det i vissa länder är tillåtet att svänga höger mot rött ljus – sedan man förväntat sig om att det inte finns några fordon eller gång- eller cykeltrafikanter i vägen – för att få trafiken att flyta bättre. Ljusreglerade korsningar med gång- eller cykeltrafik som har samma signal som fordon som ska svänga till höger är nämligen inte ideala vid högersväng från trafiksäkerhetssynpunkt. Motionären pekar även på möjligheten till kostnadsmässiga besparingar genom att inte behöva montera extra trafikljus och minskade utsläpp när fordon inte behöver stanna vid en vägkorsning i onödan. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus.

I motionerna 2017/18:1575 och 2017/18:3534 påtalar Johnny Skalin (SD) att med tysta snabbtåg i kombination med övergångar placerade i kurvor kan vem som helst bli överraskad över ett inkommande tåg vid obevakade järnvägsövergångar. Som ett led i nollvisionen bör därför staten säkerställa att alla obevakade övergångsställen i järnvägstrafiken ersätts med signaler och bommar. Motionären efterfrågar därför ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar.

I motion 2017/18:2058 konstaterar Markus Wiechel (SD) att det i flera länder är tillåtet att svänga höger även vid rödljus. Bilisten som vid rödljus kan svänga höger är skyldig att se sig omkring innan, samt avvakta om andra fordon har företräde genom exempelvis grönt ljus. Denna regel kan minska

tomgångskörning. Motionären efterfrågar därför att högersvängar vid rödljus tillåts (yrkande 1). Vidare uppmärksammar motionären att det i flera länder finns klockor som visar hur länge man ska vänta innan man kan korsa vägen, och för bilister visar de hur lång tid det tar tills det är grönt eller tills det blir rött. Bilister kan därmed anpassa körsättet och hastigheten efter mätarna samtidigt som fotgängare får en bättre möjlighet att avgöra säkerhetsrisken när det är dags att gå över vägen. Motionären efterfrågar därför trafikljus med nedräkning (yrkande 2).

I motion 2017/18:3392 menar Erik Bengtzboe (M) att det skulle underlätta trafikflödet och därmed minska onödiga utsläpp i biltrafiken om högersväng vid rödljus tillåts. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus.

I motion 2017/18:3475 uppmärksammar Per Åsling (C) att rennäringen påverkas hårt av samhälls- och klimatförändringar. För att säkra rennäringens framtid behövs flera insatser, bl.a. att de samebyar som berörs ges tillfälle att se över att flyttvägar och infrastrukturen för rennäringen inte hindras vid infrastrukturutbyggnad, och att renbete kan nyttjas invid vägar och järnvägar. Motionären efterfrågar därför skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar (yrkande 4).

## Utskottets ställningstagande

### *Obevakade järnvägsövergångar*

Utskottet vill inledningsvis framhålla att plankorsningsåtgärder minskar antalet olyckor. Enligt uppgift från Trafikverket finns det i Sverige totalt ca 8 600 plankorsningar, och Trafikverket ansvarar för 6 800 av dessa. Plankorsningar är korsningar mellan väg och järnväg i samma plan, och de har olika typer av skyddsanordningar. Det finns allt från korsningar med bommar där många vägtrafikanter passerar varje dag till oskyddade plankorsningar där ett fåtal passerar. Varje år omkommer enligt Trafikverket drygt 10 personer i plankorsningsolyckor.

Utskottet har inhämtat att korsningarna har olika skyddsanordningar beroende på hur många vägtrafikanter som passerar där. Alla plankorsningar med bommar har även ljus- och ljudsignaler som varnar för att bommarna kommer att fällas. Helbommar stänger av hela körbanan och är vanligast i tätorter där många fotgängare och cyklister passerar. Halvbommar täcker det högra körfältet. Trafikverket uppger att ljus- och ljudsignaler inte ger lika bra säkerhet som bommar. Denna anläggningstyp nybyggs därför inte. Vid gångvägar kan ljus- och ljudsignaler vara kompletterade med gångfällor. På vägar med låga trafikflöden finns kryssmärken. Vid plankorsningar med få trafikanter, t.ex. vid ett lantbruk, kan skyddsanordningar saknas.

Enligt uppgift från Trafikverket fanns det på myndighetens spår- anläggningar vid utgången av 2017 totalt 2 290 plankorsningar med bommar och 588 med ljud- och ljudsignaler. Vidare fanns det 1 207 plankorsningar med



s.k. passiva skydd som kryssmärke eller gångfålla. Det fanns 1 754 plankorsningar utan skyddsanordningar på trafikerade banor. Utskottet noterar att det är svårt att jämföra uppgifterna för 2017 med tidigare år, bl.a. eftersom Trafikverket har lagt till och håller på att lägga till plattformsovergångar, servicevägar och påspåringsplatser som plankorsningar (ca 300 stycken).

För att öka säkerheten vid plankorsningar satsar Trafikverket bl.a. på teknisk utveckling, forskning, kommunikation, stödsystem i form av it-system och regler samt fysiska åtgärder i plankorsningar. Utskottet konstaterar att varje gång en järnvägssträcka ska rustas upp ska plankorsningarna ses över. Vid större banupprustningar samarbetar Trafikverket med markägare och kommuner för att ta bort plankorsningar och leda om trafiken till en annan säkrare plankorsning eller helst en planskild korsning. På de plankorsningar som blir kvar utökar Trafikverket skyddet till bommar. Nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar.

Utskottet välkomnar att det görs flera insatser för att löpande öka säkerheten vid befintliga plankorsningar. Utskottet understryker vidare att nya järnvägssträckor byggs utan plankorsningar. Utskottet vill framhålla vikten av att plankorsningar i enlighet med nollvisionen är säkra och utformas så att människor inte kommer till skada eller dödas i plankorsningsolyckor. Utskottet ser därför mycket positivt på att det pågår ett löpande arbete med att ersätta obehagliga järnvägsövergångar och att detta arbete fortskrider i tillbörlig takt.

### *Trafikljus*

Utskottet kan konstatera att det är regeringen som fastställer Sveriges vägmärken och andra anordningar. Vägmärkesförordningen (2007:90) innehåller bestämmelser om bl.a. trafiksignaler. Röd signalbild innebär stopp, dvs. att fordon inte får passera stopplinjen eller signalen. Utskottet vill påminna om att det är vanligt i Sverige att det förekommer ett extra trafikljus för högersvängar som visar grönt när det är tillåtet att svänga höger vid rödlys i korsningar. När det gäller trafikstyrning är det vanligt att bilar och cyklar registreras genom givare i asfalten, som fungerar enligt principen elektromagnetisk induktion, dvs. de känner av om ett metallföremål passerar över dem. Fordonsstyrningen kan vara mer eller mindre avancerad där den enklaste styrningen sker till en enskild trafiksignal medan mer komplicerade system tar in fordonsimpulser för ett helt gatunät till en central dator. I det senare fallet kan trafiken i nätet optimeras så att t.ex. tidsförbrukningen för fordon i nätet eller avgasutsläpp och buller minimeras. Längs genomfartsleder kan trafikljusen vara koordinerade i en grön våg, vilket innebär att ett fordon som körs med vägens högsta tillåtna hastighet då kan åka längs hela vägen utan stopp.

När det gäller frågor om högersvängar vid rödlys och trafikljus med nedräkning konstaterade utskottet senast i betänkande 2016/17:TU11 att den nuvarande lagstiftningen framstår som ändamålsenlig, och utskottet ansåg inte

att det är motiverat att vidta någon åtgärd. Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga.

### *Sammanfattande ställningstagande*

Mot denna bakgrund anser utskottet sammanfattningsvis att det inte finns skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:464 (M), 2017/18:1575 (SD), 2017/18:2058 (SD) yrkandena 1 och 2, 2017/18:3392 (M), 2017/18:3475 (C) yrkande 4 samt 2017/18:3534 (SD).

## Reflexer

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen avslår motionsförslag om reflexvästar och reflexer på hästar. Utskottet konstaterar att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige men att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att det därför vore positivt med en frivillig överenskommelse om en reflexväst i varje bil.

### **Bakgrund**

Under några år i början av 1990-talet fanns det krav på att reflexselar skulle medföras vid färd med buss eller lastbil. Detta krav togs dock bort, men det finns flera transportföretag som har krav på att reflexväst ska användas vid eventuella fordonsarbeten på väg. Dåvarande Vägverket utredde 2005 om krav på reflexer skulle kunna föras in i trafikförordningen och då i form av ett krav på att fotgängare ska använda reflexer när de befinner sig på körbanan eller i vägrenar i mörker och där det saknas tillfredsställande belysning. Vägverket kom fram till att svårigheterna med övervakning samt kontroll och sanktioner bedömdes vara så stora att rekommendationen blev att inte införa ett sådant krav. Myndigheten ställde sig i sin utredning positiv till krav på reflexvästar, men framhöll samtidigt att denna fråga inte borde avgöras nationellt utan borde utredas och närmare regleras internationellt.

### **Motionerna**

I motion 2017/18:82 uppmärksammar Sara-Lena Bjälkö (SD) att det inte finns några särskilda krav när det gäller reflexer och belysning på hästar när de vistas på allmän väg. Motionären menar att det bör lagstadgas att det ska finnas fungerande reflex och belysning när man vistas på allmän väg med häst i mörker. Motionären efterfrågar därför lagstiftning om hästar i trafiken.

I motion 2017/18:650 konstaterar Cecilie Tenfjord-Toftby (M) att människor årligen skadas och omkommer vid stopp längs med vägarna, ofta

trots utplacering av varningstriangel. Varningstriangeln har sedan länge varit obligatorisk att medföra, och reflexväst borde vara en del av alla personbilers standardutrustning. Det skulle medverka till att minska antalet skadade, minska samhällets kostnader och öka tryggheten för dem som färdas på vägarna. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheterna att införa krav på att medföra reflexväst i personbilar.

I motion 2017/18:971 konstaterar Kerstin Lundgren (C) att det i flera länder finns krav på att det i bilen ska medföras en reflexväst som måste bäras om man tvingas stanna på vägen och kliva ut ur bilen. Sverige har en lång och mörk årstid när det är extra viktigt att synas bra. Det har hävdats att det krävs internationella överenskommelser för att göra reflexvästen till en obligatorisk del av bilens säkerhetsutrustning. Motionären menar dock att eftersom andra länder i EU redan har det här systemet måste det vara möjligt för Sverige att på detta sätt lägga ännu en pusselbit för att uppnå nollvisionen. Motionären efterfrågar därför en utredning av lagkrav på reflexvästar i bilar som en del av säkerhetsutrustningen.

### **Utskottets ställningstagande**

När det gäller frågan om krav på reflexvästar i bilar vill utskottet inledningsvis framhålla att krav på att medföra reflexvästar inte kan införas ensidigt av Sverige. Det skulle först fordras att kravet förs in i FN:s regelverk som Sverige har anslutit sig till och som bl.a. specificerar krav på utrustning i fordon. Enligt FN:s regelverk finns krav på varningstrianglar men inte krav på reflexvästar. Krav på reflexvästar har inte varit prioriterat i de arbetsgrupper som tar fram underlag för regelverken. När det gäller vad som uppmärksammas i motionerna om att det finns länder som har infört nationella krav om reflexvästar har FN:s ekonomiska kommission för Europa (Unece) konstaterat att detta strider mot konventionens intentioner.

Oaktat detta vill dock utskottet framhålla att reflexvästar sannolikt är en bra utrustning och att det därför vore positivt med en frivillig överenskommelse om en reflexväst i varje bil. Utskottet har tidigare betonat att även om ny lagstiftning inom detta område i dagsläget inte skulle vara förenligt med den gällande konventionen är det viktigt att på andra sätt främja en utveckling som innebär att det finns tillgång till reflexvästar i de fordon som färdas på våra vägar. Utskottet vill betona att det är viktigt att vidta olika åtgärder som kan öka trafiksäkerheten på väg i enlighet med nollvisionens anda. Utskottet vill i detta sammanhang också lyfta fram vikten av att de myndigheter och intresseorganisationer som arbetar för förbättrad trafiksäkerhet på vägarna lägger ett större fokus på att öka trafikanternas medvetenhet om betydelsen av reflexer och att det finns en reflexväst tillgänglig i varje fordon som färdas på vägarna.

När det gäller frågan om reflexer och belysning på hästar i trafiken kan utskottet konstatera att det med nuvarande regler inte finns några särskilda krav på reflexer eller belysning under mörker när man rider, men de generella varsamhetskraven innebär att man alltid bör ha reflexer eller lyktor, gärna

båda. Av rekommendationer från Transportstyrelsen framgår att man bör ha reflexer i sådan omfattning och placerade på ett sådant sätt att det tydligt kan förstås vad det är för slags trafikant det handlar om. Enligt de rekommendationer som ges är det bra att ha reflexer på hästens ben, framför allt på vänster framben och höger bakben, samt någon reflex som syns bra bakifrån, t.ex. fastsatt i svansen eller på ryttarens rygg.

Om man kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna för detta, som gäller både på väg och i terräng, finns i trafikförordningen (1998:1276). Enligt reglerna ska den som kör med vagn eller släde under mörker ha en lykta med vitt ljus framåt, en lykta med rött ljus bakåt, orange reflexer åt sidorna och två röda reflexer baktill. Lyktorna ska sitta på vänstra sidan av ekipaget.

Sammanfattningsvis ser utskottet inte något behov av att väcka initiativ i frågor om reflexvästar som obligatorisk utrustning i bilar eller om obligatoriska reflexer vid ridning. Utskottet avstyrker därmed yrkandena i motionerna 2017/18:82 (SD), 2017/18:650 (M) och 2017/18:971 (C).

## Ridvägar

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om ridvägar. Utskottet konstaterar att frågor kring ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksamats av olika myndigheter. Utskottet betonar att planläggning är en kommunal uppgift.

Jämför reservation 24 (L).

### Bakgrund

För den som leder en häst eller rider gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar. För den som kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Trafikreglerna i trafikförordningen (1998:1276) gäller både på väg och i terräng. Alla trafikanter ska iaktta den omsorg och varsamhet som krävs för att undvika olyckor. Enligt Transportstyrelsen ska den som ger sig ut med häst i trafiken färdas på höger sida av vägen, så nära kanten som möjligt. Man får inte färdas på gång- eller cykelbanor, och hastigheten får inte vara högre än att man behåller kontrollen över hästen och kan stanna om det behövs. Bestämmelserna om väjningsplikt och stopplikt gäller. Den som kommer från terrängen in på en väg har väjningsplikt. Ridning och körning med häst är tillåten på de flesta vägar och i terrängen. Att rida anses ingå i allemansrätten.

### Motionerna

I motion 2017/18:404 framför Bengt Eliasson och Said Abdu (båda L) att bristen på säkra hästvägar ökar risken för olyckor och för konflikter mellan

olika intressenter. Det är av stor vikt att hästen och hästrelaterad verksamhet ingår i samhällsplaneringen, dels för att säkerställa att det finns säkra passager för hästekipage som ofta framförs av barn och ungdomar, dels för att underlätta för hästföretagande inom besöksnäringen. Motionärerna efterfrågar därför säkra ridvägar (yrkande 10).

Nina Lundström m.fl. (L) framför i kommittémotion 2017/18:3462 att bristen på säkra hästvägar ökar risken för olyckor och för konflikter. Hästrelaterade vägar bör ingå i infrastrukturplaneringen för att bl.a. säkerställa att det finns säkra passager för hästekipage. En ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn bör prioriteras. Därför bör säkra hästvägar utformas och en översyn göras vad gäller trafiksäkerheten för hästrelaterade verksamheter. Motionären efterfrågar därför att riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hästvägar (yrkande 26).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet vill inledningsvis peka på att fysisk planering handlar om att bestämma hur mark- och vattenområden ska användas. Enligt plan- och bygglagen (2010:900) ska olika samhällsintressen vägas mot varandra samtidigt som enskildas rättigheter ska beaktas. Kommunerna har ett stort ansvar för planering. Det finns inte någon sektorsövergripande planering på nationell nivå på land. Staten ger i stället ramar för den kommunala och regionala nivån i nationella mål och genom att peka ut anspråk för s.k. riksintressen. Även den nationella transportinfrastrukturplaneringen påverkar förutsättningarna för kommunal och regional fysisk planering. Enligt plan- och bygglagen är det länsstyrelserna som tillvaratar och samordnar de statliga intressena i planprocessen. Kommunerna ansvarar för planläggningen av mark- och vattenområden inom sina geografiska gränser. Kommunen tar fram och antar översiktsplaner och detaljplaner. Det är endast kommunen som har befogenhet att anta planer och bestämma om ett område ska planläggas eller inte.

Utskottet uppmärksammar att hästar i allt större utsträckning finns inom eller nära tätorter. Utskottet konstaterar att det kan finnas intressekonflikter i framför allt det tätortsnära landskapet mellan olika typer av brukare och intressen, bl.a. mellan markägare och ryttare. Detta lyftes fram redan 2012 i en rapport från Boverket där man tar upp att planeringen behöver hantera det ökande antalet hästar i det tätortsnära landskapet. Utskottet vill framhålla att ridning inte minst är en stor idrott med många utövare, och många kommuner satsar resurser på nödvändig infrastruktur som ridstigar, ridvägar och anläggningar för att möjliggöra denna form av idrott. Samtidigt pågår det enligt Boverket många projekt för att utveckla kvaliteter i och tillgänglighet till det tätortsnära landskapet för folkhälsa och fysisk aktivitet. Utskottet vill lyfta fram att Boverket har uppmärksammat att hästen har fått en ökad betydelse för människors rekreation och hälsa, samt för företag som erbjuder ridning och andra hästupplevelser. Boverket menar t.ex. att man i många fall kan bygga närmare stall än vad man tidigare har gjort. Boverket menar att

kommunerna bör sammanväga fler faktorer för att få en bättre planering, där målet är fler välfungerade områden som kan dra nytta av närheten till stall och hästar.

Utskottet konstaterar att frågor kring ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn har uppmärksammats av olika myndigheter. Utskottet vill vidare betona att planläggning är en kommunal uppgift och att det finns flera exempel på att kommuner arbetar med bl.a. ridvägar och hästrelaterad samhällsplanering. Mot bakgrund av detta finner utskottet sammanfattningsvis inte skäl att vidta någon åtgärd med anledning av motionsförslagen och avstyrker därmed motionerna 2017/18:404 (L) yrkande 10 och 2017/18:3462 (L) yrkande 26.

## Sommartid året om

### Utskottets förslag i korthet

Riksdagen avslår motionsförslag om att införa sommartid som normaltid året om. Utskottet hänvisar till att frågan är reglerad på EU-nivå och därmed samordnad med flertalet europeiska länder. Om harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas skulle den inre marknaden påverkas negativt. Det är därför viktigt att en eventuell förändring av systemet med sommartid görs samfällt inom hela EU. Utskottet välkomnar en fortsatt diskussion om för- och nackdelar med tidsomställningen och avser att med intresse fortsätta att följa frågan.

Jämför reservation 25 (C, KD) och särskilt yttrande 6 (L).

### Bakgrund

Sommartid innebär att den lokala tiden justeras fram (vanligtvis en timme) under en del av året för att man bättre ska kunna utnyttja den ljusa delen av dygnet under sommaren. Enligt förordningen (2001:127) om sommartid börjar sommartiden i Sverige klockan 02.00 den sista söndagen i mars och upphör klockan 03.00 den sista söndagen i oktober.

Sommartid används i mer än 60 länder runt om i världen, mer än hälften av dem i Europa. I Sverige provades sommartid för första gången 1916, men försöket blev kortvarigt. Sommartid infördes dock på nytt i Sverige 1980. Beslutet fattades efter att Danmark och Västtyskland under 1979 hade fattat beslut om att införa sommartid, på samma vis som då redan var fallet i flertalet övriga väst- och sydeuropeiska länder. Regeringen anförde i proposition 1978/79:200 med förslag till riktlinjer för att införa sommartid att det främsta argumentet för att införa sommartid i Sverige var behovet av samordning inom kommunikationssektorn med våra grannländer. Regeringen underströk att om man skulle gå över till sommartid eller ny normaltid i våra grannländer utan att det samtidigt skedde i Sverige, skulle detta skapa betydande svårigheter i

kommunikationerna. I propositionen betonades bl.a. att det omfattande nätet av internationella tåg-, färje- och flygförbindelser med inhemska anslutningar skulle rubbas samt att svårigheter även skulle uppstå i t.ex. postväsendet. Vidare pekades på att olika tider i Sverige och våra grannländer skulle innebära att den gemensamma kontorstiden minskade, vilket skulle kunna skapa komplikationer för t.ex. handeln, bankerna och nyhetsförmedlingen. Socialutskottet anslöt sig i allt väsentligt till de anförda synpunkterna (bet. SoU 1979/80:9), och riksdagen ställde sig därefter bakom regeringens förslag (rskr. 1979/80:8).

År 1996 infördes samma sommartid i alla EU-länder.

## Motionerna

I motion 2017/18:428 menar Christina Örnebjär (L) att de flesta upplever tidsomställningen mest som besvärlig. Det stresspåslag som den innebär ökar risken för hjärtinfarkt och dödsfall, och det finns också en ökad olycksfrekvens i samband med tidsomställningen, både i trafiken och på arbetsplatser. Motionären efterfrågar därför att fenomenet med två tidssäsonger avskaffas.

I motion 2017/18:453 pekar Tuve Skånberg (KD) bl.a. på att minskad ljusstillgång ökar antalet depressioner i samhället. Många upplever att hösten blir mörkare och dagarna kortare när vi på hösten övergår till normaltid. I några länder har man i stället valt en tidszon som kan liknas vid permanent sommartid som ger ljusare kvällar på sommaren och ljusare eftermiddagar på vintern. Införande av sommartid året om skulle ha en gynnsam effekt på folkhälsan eftersom fler kan tillgodogöra sig den extra ljusa timmen på eftermiddagen än på morgonen. Motionären efterfrågar därför att sommartid införs året runt.

I motion 2017/18:653 framhåller Lotta Finstorp (M) att det finns forskning som tyder på att omställningen till sommartid kan ha negativa konsekvenser för människor. Den förlorade sömnen inverkar negativt på den interna dygnsrytmen, och det kan ta flera veckor för många att anpassa sig till den nya tiden. Det finns även forskning som visar att risken för trafikolyckor och arbetsplatsolyckor ökar dagarna efter omställningen och att antalet hjärtinfarkter ökar under den första veckan efter omställningen till sommartid. Motionären efterfrågar därför en översyn av möjligheten att införa sommartid som standardtid i Sverige.

I motion 2017/18:1790 pekar Annika Carlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C) på att det borde gå att hitta effektivare metoder för att spara energi. Vidare uppmärksammar motionärerna att omställningen av klockan orsakar ett påslag av stress, vilket i sin tur ökar risken för hjärtinfarkt och därmed också dödsfall. För de allra flesta är tidsomställningen hanterbar, men för deprimerade personer och personer med hjärtfel kan övergången vara farlig. Med sommartid året om så skulle vi få ljusare eftermiddagar även under vinterhalvåret. Motionärerna efterfrågar därför att sommartid införs året om.

I motion 2017/18:2330 framför Cecilia Widegren (M) att det för många människor känns förlegat att laborera med dygnsrytm. Dessutom finns forskning som visar att det är negativt för hälsan, beteendet och kanske t.o.m. samhällsekonomin. Det är bättre för hälsan att ha mer ljus på kvällen, och dessutom skulle elförbrukningen minska om vi hade sommartid även på vintern. Motionären efterfrågar därför att det övervägs att avskaffa vintertid och i stället införa ständig sommartid i Sverige.

I motion 2017/18:2644 framför Stefan Nilsson m.fl. (MP) att det finns klara fördelar för folkhälsan med att göra sommartid till normalt看id året runt, bl.a. förbättrad hälsa som en konsekvens av ökad fysisk aktivitet och av att de två tidsbytena varje år, som innebär ökad risk för vissa sjukdomar hos en del människor, försvinner. Vidare finns det forskning som visar att om man har klockan framflyttad en timme även under de fem mörkaste månaderna skulle utsläppen av koldioxid minska, delvis beroende på att elbehovet minskar när efterfrågan är som störst. Motionären efterfrågar därför att den nuvarande sommartiden görs till normalt看id året runt.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet vill inledningsvis påminna om att det på EU-nivå finns gemensamma bestämmelser som reglerar sommartid. Tanken med att ha gemensamma regler för sommartid är bl.a. att det ska bli lättare att sätta tidtabeller för transporter mellan olika länder. Enligt de gemensamma EU-reglerna ställer alla EU-länder samtidigt om till sommartid den sista söndagen i mars. Den sista söndagen i oktober ställer EU:s medlemsländer tillbaka klockan en timme till normalt看id. Utskottet kan konstatera att sommartidens effekter är svåra att mäta. Tidsomställningen två gånger per år innebär vissa anpassningsproblem under en övergångsperiod, men dessa verkar dock vara av övergående karaktär och påverkar därmed inte folkhälsan.

I sammanhanget vill utskottet uppmärksamma att Europaparlamentets utskott för rättsliga frågor har låtit göra en uppföljning och utvärdering av direktiv 2000/84/EG som reglerar frågan om normal- och sommartid inom EU. Studien genomfördes av Europaparlamentets utvärderingsenhet och färdigställdes i oktober 2017. Uppföljningen visar att sommartid används i mer än 60 länder över hela världen. I Europa har sommartid använts sedan länge i olika medlemsländer, och på 1970-talet påbörjades försöken att harmonisera användningen av sommartid för att effektivisera den inre marknaden och då särskilt transportsektorn. Sedan 2001 styrs sommartiden av ett EU-direktiv, och de flesta tredjeländer i Europa har anpassat användningen av sommartid till direktivet. Det finns fyra undantag: Island använder inte sommartid, och Turkiet, Ryssland och Vitryssland har slopat sommartiden under senare år. Turkiet övergick i september 2016 till sommartid året om, vilket innebär att Turkiet har bytt tidszon. Ryssland har gjort två ändringar under senare år. År 2011 infördes permanent sommartid, men eftersom de mörka vintermorgnarna



blev mycket impopulära ändrade Ryssland 2014 till permanent normaltid i stället.

Utskottet noterar att det av uppföljningen framgår att en rad studier från bl.a. kommissionen och olika forskare har gjorts för att undersöka vilka vinster och problem som användningen av sommartid medför. Av uppföljningen framgår sammanfattningsvis att sommartiden är positiv för den interna marknaden, särskilt transportsektorn, och fritidsaktiviteter utomhus. Sommartiden medför marginella besparingar i energikonsumtionen, och det är mer oklart vilken inverkan som sommartiden har haft på andra samhällssektorer som t.ex. jordbruket. Enligt uppföljningen förknippar hälsoforskare sommartid med störningar i den mänskliga dygnsrytmen, och det finns forskningsresultat som antyder att effekterna på den inre klockan kan vara allvarligare än vad man tidigare har trott.

Utskottet har särskilt uppmärksammat att det i uppföljningen konstateras att harmoniseringen skulle avslutas om EU-regleringen skulle upphöra och olika medlemsländer själva skulle få bestämma om de ville fortsätta med sommartid eller inte. Det finns enligt uppföljningen två alternativ när det gäller att sluta använda sommartid: antingen att använda normaltid hela året, vilket leder till mörkare kvällar under sommarhalvåret, eller att använda sommartid året om, vilket innebär att det aktuella landet måste byta tidszon. I uppföljningsrapporten konstateras att ändringar som inte är samordnade mellan olika länder sannolikt kommer att ha negativa återverkningar på den inre marknaden. Det konstateras att ingen regering inom EU har framfört önskemål om förändringar, men att frågan har väckts av enskilda ledamöter i Europaparlamentet. Det har också framförts missnöje med sommartiden i olika medborgarinitiativ och liknande, men det finns inte någon attitydmätning över hela EU angående synen på sommartid.

I Finland finns en möjlighet för medborgarna att genom medborgarinitiativ sätta frågor de finner angelägna på dagordningen. Utskottet kan konstatera att det i ett medborgarinitiativ sommaren 2017 föreslogs att den finländska regeringen (statsrådet) skulle inleda beredningen av en förordning eller lag om att slopa omställningen till sommartid och därefter återgången till normaltid på hösten. Den finländska riksdagens kommunikationsutskott välkomnade i oktober 2017 att medborgarinitiativet hade lyft fram alternativet att slopa sommartiden och därmed gett utskottet möjlighet att överväga vilka konsekvenser omställningen till sommartid har (KoUB 19/2017 rd – MI 4/2017 rd). Kommunikationsutskottet ställde sig positivt till att slopa omställningen till sommartid, eftersom man menade att förfarandet ger fler nackdelar än fördelar. Man konstaterade dock att eftersom EU:s sommartidsdirektiv förutsätter att ingen enskild medlemsstat självständigt kan besluta i frågan kunde man inte förorda ett godkännande av medborgarinitiativet. Kommunikationsutskottet framhöll att statsrådet borde vidta aktiva och kraftfulla åtgärder på EU-nivå så att sommartidsdirektivets tvingande be-

stämme om omställning till sommartid kan upphävas. Kommunikationsutskottet menade att det primära målet bör vara att omställningen till sommartid slopas samfällt inom hela EU.

Utskottet har informerats om att den finländska delegationen tog upp frågan om sommartid vid Europeiska unionens råd (transport, telekommunikation och energi) den 5 december 2017. Syftet var att informera övriga delegationer om den diskussion om sommartiden som pågår i Finland och att höra efter om kommissionen har gjort eller planerar en översyn av sommartiden. Den finländska delegationen påminde också om skälen till att införa sommartiden, bl.a. trafiksäkerhet – ett skäl som man emellertid inte ansåg vara lika adekvat i dag – och önskade att kommissionen skulle studera frågan och återkomma till rådet. Kommissionen informerade vid rådsmötet om att man har gjort flera studier och att även Europaparlamentet har gjort sådana. Kommissionen menade att bara en slutsats är gemensam för alla studier, och det är att nationell tillämpning av tidssättningen skulle påverka den inre marknaden negativt. Kommissionen betonade att även om några medborgare finner det krångligt att byta tid innebär dagens ordning positiva fördelar för befolkningen när det gäller förutsättningar för fritid och rekreation. Det är också angeläget att om någon ändring ska göras måste det tydligt bestämmas vilken tidpunkt som är lämplig. Från kommissionen öppnades dock för att ytterligare undersöka en ev. förändring om en kvalificerad majoritet är för en sådan. Rådet noterade sammanfattningsvis informationen från Finland om synpunkter på reglerna om sommartid.

Vidare kan utskottet konstatera att frågan nyligen har behandlats av Europaparlamentets utskott för framställningar. Den 8 februari 2018 antog parlamentet en resolution som uppmanar till en utredning av den återkommande tidsomställningen mellan sommar- och normaltid. Bakgrunden till parlamentets beslut är ett flertal medborgarinitiativ som har visat att allmänheten är bekymrad över den halvårsvisa tidsomställningen. Parlamentet lyfter fram att ett flertal studier har misslyckats med att slå fast obestridliga resultat, samtidigt som de indikerar tidsomställningarnas möjliga negativa effekter på människors hälsa. Parlamentet uppmanar därför kommissionen att göra en grundlig utvärdering av EU:s direktiv om sommartid, och om nödvändigt presentera ett förslag om en revidering av reglerna.

Utskottet vill sammanfattningsvis framhålla att frågan om sommartid är reglerad på gemenskapsnivå och därmed samordnad med flertalet andra europeiska länder. Om EU-regleringen av sommartid skulle upphöra och medlemsländerna själva skulle få bestämma om man ska fortsätta med sommartid eller inte, skulle det innebära att harmoniseringen mellan medlemsländerna avslutas, vilket utskottet menar skulle påverka den inre marknaden negativt. Utskottet uppmärksammar vidare att frågan om sommartid under det senaste året har aktualiserats inom EU efter att ha lyfts upp av bl.a. Finland. Det är enligt utskottets bedömning viktigt att eventuella förändringar av systemet med sommartid görs samfällt inom hela EU.

Utskottet välkomnar en fortsatt diskussion om för- och nackdelar med tidsomställningen och avser att med intresse fortsätta att följa frågan. Utskottet avstyrker mot bakgrund av detta motionerna 2017/18:428 (L), 2017/18:453 (KD), 2017/18:653 (M), 2017/18:1790 (C), 2017/18:2330 (M) och 2017/18:2644 (MP).

# Reservationer

## 1. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (SD)

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10 och avslår motionerna

2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 9,

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 7 och 10 samt

2017/18:3526 av Josef Fransson (SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att Sverige under lång tid har varit en pionjär när det gäller trafiksäkerhet, och årligen återfinns vi bland de absolut bästa länderna på området. Nyckeln till framgång har enligt vår uppfattning varit nollvisionen, med dess ideal att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Även om det ideala tillståndet per definition är ouppnåeligt anser vi att Sverige bör fortsätta sträva mot det. Samtidigt kan vi konstatera att trafiksituationen är i ständig förändring, och därför krävs det hela tiden nya lösningar.

Vi ser att dödsolyckor och allvarliga skador med barn inblandade tyvärr är alltför vanligt förekommande, särskilt i samband med på- och avstigningar vid skolskjuts. Det är uppenbart att det nuvarande varselsystemet med gult blinkande ljus på skolskjutsskylten inte ger önskvärd effekt, och många vittnar om bilister som passerar stillastående skolskjutsar i alltför hög hastighet. Vi menar att om man i stället ersätter dagens system med ett rött fast sken och får ett lagstadgat stoppkrav skulle man minimera risken för dödsolyckor och skador i samband med på- och avstigningar vid skolskjutsar. Som exempel kan nämnas att det i USA har införts förbud mot att passera en skolbuss som stannat för på- och avstigning, och resultaten uppges vara mycket goda. Vi menar därför att ett förbud mot omkörning av stillastående skolskjuts bör införas.

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

## **2. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (C)**

av Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 2,  
bifaller delvis motion  
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del och  
avslår motionerna  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,  
2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,  
2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 9,  
2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 7 och  
10 samt  
2017/18:3526 av Josef Fransson (SD) yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Många olyckor i stadsmiljö inträffar mellan cyklister och tunga fordon. Jag menar att det här finns ett stort behov av att säkerhetsanpassa den tunga trafiken och minska den s.k. döda vinkeln. Jag vill understryka att det självklart är en viktig del i arbetet för tryggare cyklism att öka antalet separerade körbanor, men i städer kommer det alltid att finnas tillfällen då trafikslagen blandas. De tunga fordonens förare har ofta svårt att se cyklister, dels för att de sitter högt upp, dels för att det finns en död vinkel.

Jag noterar att det finns studier som visar att tunga fordons döda vinkel varierar och att det finns teknik för att radera ut den. Jag menar att det därför bör ställas krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon. Sådana krav skulle inte bara öka trafiksäkerheten utan också förbättra arbetsmiljön för dem som kör tunga fordon.

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

### 3. Trafiksäkerhetsarbetet, punkt 1 (L)

av Nina Lundström (L).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,  
bifaller delvis motion

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 2 och  
avslår motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 10,

2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 9,

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkandena 7 och  
10 samt

2017/18:3526 av Josef Fransson (SD) yrkande 2.

#### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis hänvisa till att riksdagen 1997 beslutade om nollvisionen. Den innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor inom vägtransportsystemet.

Jag vill understryka att det finns enkla åtgärder som kan genomföras och som kan leda till att det blir färre olyckor på våra vägar. Jag vill särskilt lyfta fram att oskyddade trafikanter såsom cyklister inte ska behöva drabbas. Reglerna i trafikförordningen om väjningsplikten bör därför ses över. Det är också viktigt att förebygga uppkomsten av s.k. döda vinklar.

Jag vill också lyfta fram att regelverken och utformningen av vägmärkingar behöver en översyn. Jag vill starkt betona att en ökad tydlighet i reglerna skulle underlätta tillvaron för alla trafikanter, och de oskyddade trafikanterna skulle värnas bättre med förhoppningsvis färre olyckor och ökad trafiksäkerhet som följd. Jag vill också understryka att trafiksäkerheten även bör gälla vägar som klassas som länsvägar och att nollvisionen även bör omfatta kollektivtrafiken. Slutligen vill jag uppmärksamma vikten av att inte minst skolbarn har en möjlighet att ta sig till en busshållplats under säkra förhållanden.

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

#### **4. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32, bifaller delvis motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 7–9 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7 och avslår motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 6 och

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 1.

##### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att fokus i trafiksäkerhetsarbetet hittills har riktats mot att minska bilisternas olyckor. Tyvärr har detta lett till att säkerheten på vägarna ofta har utformats på ett sätt som är anpassat efter bilisternas behov och inte efter mc-förarnas. Vi vill som exempel på detta här särskilt lyfta fram att vajerräcken kan vara trafiksäkra för bilar men direkt farliga för mc-förare.

Vi kan samtidigt konstatera att antalet motorcyklar på våra vägar ökar stadigt. Vi vill därför framhålla att mc bör inkluderas tydligare i arbetet med nollvisionen och att trafiksäkerhetsarbetet därför måste utgå från fler behov än bilisternas.

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

#### **5. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

##### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 6–9,  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7 och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32 och  
avslår motion  
2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister. Vi kan konstatera att motorcyklister är särskilt utsatta i trafiken, och i takt med att en allt större del av vägbanan upplåts till busskörfält och cykelbanor tvingas motorcyklarna trängas med bilar och lastbilar, något som vi menar är olyckligt eftersom det ökar olycksrisken. Vi kan konstatera att Stockholm under 1980-talet på prov tillät motorcyklister att färdas i kollektivkörfält på vissa teststräckor. Testet var så framgångsrikt från trafiksäkerhetssynpunkt att det gjordes permanent. Vi har vidare inhämtat att motorcykelkörning i kollektivkörfälten har tillåtits i t.ex. London och Norge. Enligt uppföljningsstudier har resultaten varit mycket goda, och det har lyfts fram som en viktig anledning till ett minskat antal döds- och olycksfall med motorcyklister inblandade. Vi anser att ett tillåtande av motorcykelkörning i kollektivkörfält är en enkel men högst motiverad åtgärd för att öka trafiksäkerheten. Därför menar vi att regeringen bör arbeta för att kommuner och regioner ska öppna upp kollektivkörfälten för motorcyklister.

Vi vill vidare uppmärksamma att nollvisionen 2017 fyllde 20 år. Ett led i arbetet med nollvisionen har varit att minska antalet döda i kollisioner genom införandet av räcken, både för att åtskilja vägbanor och för att hindra avåkning. Vi vill här påtala att man i Sverige av kostnadsskäl har valt att godkänna vägräcken med oskyddade stolpar, vilka på det stora hela har minskat antalet olyckor men har visat sig vara förödande för motorcyklister. Vi kan också konstatera att trots att ett av de transportpolitiska målen är att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt finns det inga reella åtgärder eller öronmärkta medel avsatta för olycksförebyggande åtgärder när det gäller motorcykelolyckor i samband med räckeskollisioner i regeringens nysatsning på nollvisionen.

Vi vill i sammanhanget påminna om att det i Sverige dör en större andel motorcyklister på Europavägarna än i andra jämförbara länder, och Sverige har under flera år haft världens högsta andel omkomna motorcyklister på grund av räckesolyckor. Vi menar att orsaken till att Sverige så tydligt sticker ut i statistiken är att vi, till skillnad från många andra länder, tillåter vägräcken med oskyddade stolpar samt att räckena tillåts placeras väldigt nära vägbanan.

Olyckor på grund av räckeskollisioner orsakar inte bara ett mycket stort mänskligt lidande utan utgör även en mycket hög samhällskostnad. Samtidigt



är dessa olyckor i stor utsträckning möjliga att förebygga. Det finns räckerkonstruktioner som avsevärt minskar skadeverkningarna vid kollision. Men en säkerhetszon vid sidan av vägen kan aldrig med oförändrad skaderisk för motorcyklister ersättas av ett räcke. Därför vill vi att sidoräcken inte installeras om andra sidoområdesåtgärder är möjliga, och under inga omständigheter bör varken mitträcken eller sidoräcken med oskyddade stolpar användas.

Vi vill understryka att vägghållarna måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon. Om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade. Särskilda insatser bör göras, dels för att byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels för att öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras.

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

## **6. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 7,

bifaller delvis motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkandena 7–9 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 32 och avslår motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 6 och

2017/18:2862 av Rickard Nordin (C) yrkande 1.

### *Ställningstagande*

Jag menar att det är viktigt att öka säkerheten för motorcyklister. Antalet dödsolyckor och allvarligt skadade bland motorcyklister är högt. Jag vill lyfta fram att en av orsakerna är vägräcken med vajer som förorsakar motorcyklisterna större skador vid olyckor. Motorcyklister fastnar i dessa räcken, vilket förvärrar olyckan med större och allvarligare personsador som följd.

Många personer omkommer i olyckor med motorcykel, och flera av dessa omkommer till följd av kollision med vajerräcke. Jag konstaterar att vajerräcken fortfarande är standard på alltför många vägar trots att Statens

väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Svenska väg- och broräcksföreningen (SVBR) och Sveriges Motorcyklister (SMC) i en rapport finansierad av Trafikverket har gett den typen av räckan underbetyg vad gäller säkerheten för motorcyklister och i stället förordar släta räckan med underglidningsskydd. Jag vill framhålla att det krävs en översyn av räckan på svenska vägar om vi ska uppnå nollvisionen för trafiksäkerheten. Jag menar därför att Trafikverket ska få i uppdrag att ta fram en åtgärdsplan för att byta ut vajerräckena mot traditionella moderna vägräckan för att minska antalet dödade och allvarligt skadade motorcyklister.

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

## **7. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 3 (C)**

av Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9, bifaller delvis motionerna

2017/18:2125 av Lena Asplund (M),

2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,

2017/18:2691 av Thomas Strand (S) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 11 och avslår motionerna

2017/18:143 av Said Abdu (L),

2017/18:221 av Said Abdu (L),

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 5,

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 10 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 8, 14 och 33.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis betona att den som vid upprepade tillfällen gör sig skyldig till rattonykterhet ofta är en stor fara i trafiken. Den som begår ett sådant brott gång på gång, och utan avsikt att göra någon förändring, måste uppmärksammas med större kraft av samhället. Det är i många av dessa fall rimligt att tro att det finns en beroendesjukdom med i bilden, något som den som gör sig skyldig till dessa brott måste få hjälp att ta sig ur. I de fall beroendet även omfattar olagliga droger och berusningsmedel finns det ofta också annan brottslighet med i bilden, då beroendet måste finansieras.

Jag vill peka på att bland alla dem som begår denna typ av brottslighet finns det en stor mängd olika livsöden. Vissa har säkerligen hamnat i det läget av egen förskyllan, andra för att de själva har utsatts för brott under formativa skeden av uppväxten. Samtidigt är det viktigt att understryka att alla har ansvar för sitt liv och sitt beteende, men inte desto mindre har samhället mycket att tjäna på att sträcka ut en hand och hjälpa dessa människor så gott det går.

Jag kan konstatera att det händer mycket med den tekniska utvecklingen på alla områden, och uppfinningsrikedomen är stor när det gäller både trafikpolisier och trafiksäkerhetshöjande teknik. Jag vill här särskilt uppmärksamma att alkoholås är ett sådant exempel och något som bör finnas i fler fordon. Jag menar därför att regeringen på olika sätt bör verka för att främja bruket av alkoholås i fordon och för att fler fordon utrustas med alkoholås.

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

## **8. Insatser mot alkohol vid bilkörning, punkt 3 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 8, 11, 14 och 33, bifaller delvis motionerna

2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 5,

2017/18:2125 av Lena Asplund (M),

2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP) i denna del,

2017/18:2691 av Thomas Strand (S) och

2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C) yrkande 9 och avslår motionerna

2017/18:143 av Said Abdu (L),

2017/18:221 av Said Abdu (L) och

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkande 10.

### *Ställningstagande*

Jag vill inledningsvis betona att det är en tragedi varje gång en människa dör eller skadas svårt i trafiken. Det kan konstateras att risken att omkomma fortfarande är betydligt högre inom vägtrafiken än inom andra trafikslag, och särskilt utsatta är cyklister och motorcyklister. Antalet omkomna i den svenska vägtrafiken har sjunkit trendmässigt sett i ett längre tidsperspektiv. Sverige är i dag ett av världens mest trafiksäkra länder, men jag anser att arbetet med att

förverkliga nollvisionen för antalet omkomna och allvarligt skadade i trafiken måste intensifieras för att nå etappmålet för 2020. Det är därför oroande att minskningen i antalet döda har stagnerat efter 2010, vilket innebär att vi riskerar att missa etappmålet för 2020.

Jag vill peka på att det finns en rad viktiga åtgärder som behöver vidtas för att förbättra trafiksäkerheten, inte minst att minska förekomsten av alkohol i trafiken. Det är fortfarande ett alltför stort antal personer som omkommer i alkohol- och drogrelaterade trafikolyckor, och varje år skadas hundratals människor allvarligt i olyckor där alkohol och narkotika är inblandade. Vi i Kristdemokraterna anser att det inte under några som helst omständigheter ska vara tillåtet att köra med alkohol eller andra droger i kroppen, varken på land, till sjöss eller i luften. Det är därför viktigt att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och se till att polisen ges tillräckliga resurser för nykterhetskontroller och möjlighet att kunna beivra överträdelser.

Jag välkomnar att regeringen äntligen har föreslagit att alkobommar sätts upp vid vissa hamnar för att motverka alkoholpåverkade chaufförer på våra vägar, trots att det har tagit lång tid. Nu anser jag att det är dags att ta nästa steg för att motverka alkoholpåverkade trafikanter. Jag menar att regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att utreda behovet av att placera alkobommar vid fler strategiska platser för att göra trafiken säkrare och rädda liv.

Jag vill också lyfta fram vikten av alkoholås. Jag menar att regeringen bör utreda ett införande av alkoholås eller annan teknik som ett obligatorium i alla nya bilar i Sverige för att förhindra rattfylleri.

Slutligen vill jag också lyfta fram i sammanhanget att det bör införas krav på alkoholås i samtliga nya bilar som används i körkortsutbildningen för att säkra trafiknykterheten. Jag kan med tillfredsställelse konstatera att ett krav på alkoholås redan finns för den trafikskola som vill bli medlem i Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR). Jag menar att alla trafikskolor borde följa deras exempel så att alkoholås införs på alla nya fordon som används i körkortsutbildning.

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

## **9. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (M, C, L)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L) och Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:1508 av Lars Beckman (M),  
2017/18:3666 av Edward Riedl (M) och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29,  
bifaller delvis motionerna  
2017/18:538 av Julia Kronlid (SD) och  
2017/18:1016 av Lotta Finstorp (M) samt  
avslår motionerna  
2017/18:511 av Lars Beckman (M),  
2017/18:512 av Lars Beckman (M),  
2017/18:1536 av Lars Beckman (M) och  
2017/18:2327 av Cecilia Widegren (M).

### *Ställningstagande*

Vi kan konstatera att Sverige är ett land med långa avstånd och olika väderförhållanden. Det kan därför vara svårt att förhålla sig till nationella riktlinjer i olika delar av landet. Vi vill uppmärksamma att ett sådant exempel är regelverket för vinterdäck.

I dag finns det krav på att ett fordon ska vara utrustat med vinterdäck mellan den 1 december och den 31 mars när det råder vinterväglag. Vidare är det tillåtet att använda dubbdäck mellan den 1 oktober och den 15 april om det är eller befaras bli vinterväglag. Väglaget kan skilja sig väsentligt mellan t.ex. Ystad och Haparanda, och vi menar att det därför bör ses över om regelverket kan och bör bli mer flexibelt. Regeringen bör därför se över möjligheterna att anpassa regelverket för vinterdäck för att anpassa detta efter de olika väderförhållanden som kan råda i landets olika delar.

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

### **10. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 5 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:538 av Julia Kronlid (SD),  
bifaller delvis motionerna  
2017/18:1016 av Lotta Finstorp (M),  
2017/18:1508 av Lars Beckman (M),  
2017/18:3666 av Edward Riedl (M) och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 29 och

avslår motionerna

2017/18:511 av Lars Beckman (M),

2017/18:512 av Lars Beckman (M),

2017/18:1536 av Lars Beckman (M) och

2017/18:2327 av Cecilia Widegren (M).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att det sedan den 1 december 2009 inte längre är tillåtet att köra med dubbdäck efter den 15 april. Undantag får göras om det fortfarande är vinterväglag efter detta datum. Om det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägbanan som man färdas på räknas det som vinterväglag. Före denna regeländring var det tillåtet med dubbdäck fram till den 30 april oavsett väglag. Vi vill peka på att perioden den 15–30 april dock fortfarande är en mycket ostadig och opålitlig period vad gäller väglag i Sverige. Kyla, frost och snöfall kan komma plötsligt, och däremellan kan det råda torrt väglag. Det nuvarande regelverket sätter extra press på bilägare att byta till sommardäck under en period då det fortfarande är stor risk för plötsliga väderomsvängningar. Det är omöjligt att kunna förutspå vädret och högst osannolikt att man byter mellan sommar- och dubbdäck olika dagar för att vädret skiftar.

Dagens regler innebär att risken för trafikolyckor och dödsfall ökar. Vi vill starkt understryka att säkerheten på våra vägar måste vara prioriterad. Att kunna förebygga bilolyckor och rädda människoliv måste vara viktigare än att minska slitaget på vägarna. Att dubbdäck kan sprida farliga luftpartiklar från gatan ska inte förringas, men det går även att minska spridningen av farliga luftpartiklar genom att t.ex. städa gator bättre, minska trafiken i allmänhet och byta till bättre underlag. För särskilt utsatta zoner i storstäder kan ökad information om hälsorisker med dubbdäck och eventuellt inrättande av dubbfria zoner vara bra för att minska användningen av dubbdäck hos dem som mest kör i stadstrafik och inte har samma behov av dubbdäck. Vi vill här särskilt framhålla att det är många som bor på landsbygden och kör i svåra vinterförhållanden där dubbdäck är säkrare än dubbfria däck. Vi menar mot den bakgrunden att möjligheten att återgå till tidigare regler, dvs. att det ska vara tillåtet att köra med dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april, bör utredas.

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

## 11. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (M, C)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M) och Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16 och

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13, bifaller delvis motionerna

2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2,

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,

2017/18:2848 av Rickard Nordin (C) och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och

avslår motion

2017/18:2692 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att det för ett antal år sedan infördes vinterdäckskrav för tunga fordon i syfte att öka trafiksäkerheten. Sedan den 1 januari 2013 ska därmed bl.a. tunga lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton vid färd på väg vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Bestämelsen tillkom efter ett myndighetsinitiativ 2012 mot bakgrund av att många tunga fordon hade varit inblandade i olyckor och trafikstörningar under vinterhalvåret.

Vi kan i sammanhanget konstatera att det inte finns någon reglering inom EU när det gäller krav på att använda vinterdäck för tunga fordon. Vi vill därför starkt framhålla vikten av att Sverige driver på inom EU när det gäller krav på vinterdäck som klarar nordiska förhållanden.

Vi vill påminna om att godstransporter till stor del utförs på väg, och dessa transporter är mycket viktiga för den svenska ekonomin. På samma sätt är bussar viktiga för att transportera passagerare. Samtidigt kan vi konstatera att det har inträffat mellan drygt 300 och drygt 600 olyckor med tung lastbil eller buss under varje vintersäsong de senaste åren. Vi vill här särskilt peka på de problem som uppstår när lastbilar och bussar från andra länder kommer till Sverige vintertid med undermåliga däck. Däcken är en viktig faktor som påverkar lastbilars och bussars styrbarhet och bromslängd. Vi vet att olyckor med tunga fordon ofta får mycket allvarliga konsekvenser. I Norge finns det sedan

2015 krav på vinterdäck för samtliga axlar för tunga fordon med en totalvikt över 3,5 ton, vilket innebär att kravet även gäller tunga släpfordon. Det är mot den bakgrunden viktigt att även Sverige går vidare och inför vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning på vinterväglag. Samtidigt är det angeläget att ha ett gott kunskapsunderlag innan ett sådant beslut fattas.

Vi har noterat att Näringsdepartementet hösten 2017 tog fram en promemoria där det föreslås att samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Vi noterar också att det har framkommit viss kritik mot departementets promemoria. Bland annat Sveriges Åkeriföretag avvisar promemorians förslag eftersom man menar att det saknas en vetenskaplig grund och nödvändig samhällsnytta för att motivera den föreslagna förändringen. Sveriges Åkeriföretag framhåller att promemorian inte heller redovisar några hållbara skäl som motiverar varför förslaget bör genomföras, och man hänvisar till Transportstyrelsens tidigare rapport till regeringen som föreslog att nuvarande regler inte ska ändras. Transportstyrelsen framförde att det behövs fortsatt kunskapsinhämtning för att se om skillnaderna i väggrepp mellan sommardäck och odubbade vinterdäck på underlag av is och snö har förändrats sedan tidigare studier. Enligt Transportstyrelsen behövs det även ytterligare studier av hur stor inverkan mönsterdjupet har. Sveriges Åkeriföretag föreslår i sitt remissvar att nya krav på egenskaper hos vinterdäck vid vinterväglag införs i två steg.

Vi är positiva till åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet där vinterdäck är en del. Vi menar samtidigt att det mot den angivna bakgrunden är angeläget att regeringen går vidare och snarast fördjupar kunskapsunderlaget när det gäller möjligheterna att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning på vinterväglag, men att det också är viktigt att regeringen även ser över andra nära kopplade frågor som kan vara avgörande för trafiksäkerheten.

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

## **12. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och

2017/18:2848 av Rickard Nordin (C),

bifaller delvis motionerna



2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2,  
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16 och  
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13 och  
avslår motionerna  
2017/18:2692 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S) och  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att modern teknik möjliggör och förenklar beställningar av varor, mindre lager med större andel varor under transport, bättre möjlighet att koordinera transporter och därigenom större varuflöden. Tillsammans med vår gynnsamma ekonomiska utveckling har detta lett till att antalet transporter har ökat kraftigt på landets vägnät. Lastbilstransporterna har på 25 år ökat med en fjärdedel, och troligen kommer de att öka ytterligare, trots miljöåtgärder. Vi vill framhålla att denna utveckling gör säkerhetsarbetet när det gäller lastbilar än mer aktuellt.

Stockholm drabbades under 2016 av det värsta snöovädet på över 100 år. Vi är medvetna om att det på många sätt aldrig går att helt förebygga trafikkaos i ett sådant oväders efterdyningar. På ett område är det däremot enkelt att förebygga att trafikkaos uppstår. En viktig anledning till såväl olyckor som trafikstockning var nämligen de lastbilar som helt tappade greppet på de hala vägarna.

Vi vill därför införa krav på användning av vinterdäck på samtliga axlar för alla tunga fordon med en totalvikt över 3,5 ton som framförs i Sverige under vintertid. Förutom den förhöjda trafiksäkerheten menar vi att förslaget skulle innebära en förbättrad lönsamhet för svenska åkerier som i dag är hårt ansatta av en orättvis utländsk konkurrens.

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

### **13. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del och  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 16,  
bifaller delvis motionerna

2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2,  
 2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1,  
 2017/18:2848 av Rickard Nordin (C),  
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 15 och  
 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13 och  
 avslår motion  
 2017/18:2692 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S).

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att det i Sverige sedan 2013 finns ett vinterdäckskrav när vinterväglag råder även för tunga fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Kravet på vinterdäck gäller fordonets drivaxel men inte tillhörande hjul på släp.

Jag vill uppmärksamma att om väggreppet är sämre på släpets hjul finns det en risk för att ekipaget viker sig vid inbromsning. Det är därför angeläget med lagkrav på godkända däck som är anpassade för vinterklimat på alla fordon med en totalvikt på över 3,5 ton. Jag menar att detta är av stor vikt för att uppnå en högre trafiksäkerhet på vägarna.

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

### **14. Vinterdäck på tunga fordon, punkt 6 (KD)**

av Robert Halef (KD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 24 i denna del,  
 2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 15 och 16 samt  
 2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 13,  
 bifaller delvis motionerna  
 2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD) yrkandena 1 och 2,  
 2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 1 och  
 2017/18:2848 av Rickard Nordin (C) samt  
 avslår motion  
 2017/18:2692 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S).

### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att det för ett antal år sedan infördes vinterdäckskrav för tunga fordon i syfte att öka trafiksäkerheten. Sedan den 1 januari 2013 finns det därmed krav på att bl.a. tunga lastbilar och bussar med en totalvikt över 3,5 ton vid färd på väg ska vara försedda med vinterdäck eller likvärdig utrustning på fordonets drivaxlar den 1 december–31 mars när vinterväglag råder. Bestämmelsen tillkom efter ett myndighetsinitiativ 2012 mot bakgrund av att många tunga fordon hade varit inblandade i olyckor och trafikstörningar under vinterhalvåret.

Jag kan konstatera att det nu har gått mer än fyra år sedan den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon trädde i kraft. Jag menar att det därför är dags att utvärdera effekterna av de nya reglerna och om antalet trafikolyckor med tunga fordon har minskat som en följd av kravet på vinterdäck.

Godstransporter utförs till stor del på väg, och dessa transporter är mycket viktiga för den svenska ekonomin. På samma sätt är bussar viktiga för att transportera passagerare. Samtidigt kan jag konstatera att det har inträffat mellan drygt 300 och drygt 600 olyckor med tung lastbil eller buss under varje vintersäsong de senaste åren. Jag vill här särskilt peka på de problem som uppstår när lastbilar och bussar från andra länder kommer till Sverige vintertid med undermåliga däck. Jag kan i sammanhanget konstatera att det inte finns någon reglering inom EU när det gäller krav på att använda vinterdäck för tunga fordon. Jag vill därför starkt framhålla vikten av att Sverige driver på inom EU när det gäller krav på vinterdäck som klarar nordiska förhållanden.

Däcken är en viktig faktor som påverkar lastbilars och bussars styrbarhet och bromslängd. De nuvarande kraven på vinterdäck gäller endast på fordonets drivaxel men inte på tillhörande släps hjul. Släpvagnar på över 3,5 ton omfattas således inte av kravet. Detta är en trafiksäkerhetsrisk, och jag vill uppmärksamma att detta kan komma att få förödande konsekvenser vid ett vinterväglag med is, snö, snömodd eller frost. Tungta fordon med ekipage utan vinterdäck kan utgöra en fara i trafiken. Om väggreppet är sämre på släpets hjul än på det drivande fordonets hjul, finns det en risk för att ekipaget viker sig vid inbromsning när vinterväglag råder. Ett exempel på detta är den stora olyckan som inträffade på Tranarpsbron i norra Skåne i januari 2013 då en människa dödades och 46 skadades. I Norge finns det sedan 2015 krav på vinterdäck för samtliga axlar för tunga fordon med en totalvikt över 3,5 ton, vilket innebär att kravet även gäller tunga släpfordon. Det är mot den bakgrunden viktigt att även Sverige går vidare och inför vinterdäckskrav på tillhörande släpvagn för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning på vinterväglag.

Jag har noterat att Näringsdepartementet hösten 2017 tog fram en memoria där det föreslås att samtliga hjul inklusive hjul på eventuella släp ska ha vinterdäck under perioden den 1 december–31 mars när vinterväglag råder.

Jag noterar också att det har framkommit viss kritik mot departementets promemoria. Bland annat Sveriges Åkeriföretag avvisar promemorians förslag eftersom man menar att det saknas en vetenskaplig grund och nödvändig samhällsnytta för att motivera den föreslagna förändringen. Sveriges Åkeriföretag framhåller att promemorian inte heller redovisar några hållbara skäl som motiverar varför förslaget bör genomföras, och man hänvisar till Transportstyrelsens tidigare rapport till regeringen som föreslog att nuvarande regler inte ska ändras. Transportstyrelsen framförde att det behövs fortsatt kunskapsinhämtning för att se om skillnaderna i väggrepp mellan sommardäck och odubbade vinterdäck på underlag av is och snö har förändrats sedan tidigare studier. Enligt Transportstyrelsen behövs det även ytterligare studier av hur stor inverkan mönsterdjupet har. Sveriges Åkeriföretag föreslår i sitt remissvar att nya krav på egenskaper hos vinterdäck vid vinterväglag införs i två steg.

Jag menar att det mot den bakgrunden är angeläget att regeringen går vidare och snarast fördjupar kunskapsunderlaget när det gäller möjligheterna att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton för att minimera risken att tillkopplade släpfordon viker sig vid inbromsning på vinterväglag.

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

## **15. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 (M)**

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 30 och 31,

bifaller delvis motion

2017/18:3457 av Lars Beckman (M) och

avslår motionerna

2017/18:708 av Anna Wallén (S),

2017/18:998 av Carl-Oskar Bohlin (M),

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 4,

2017/18:2420 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,

2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1–3 och

2017/18:3669 av Edward Riedl (M) yrkandena 1 och 2.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis uppmärksamma att under alliansregeringens år minskade antalet dödsolyckor i den svenska trafiken markant. Tyvärr tycks dödstalen nu inte längre sjunka, och experter pekar på att trafiksäkerhetsarbetet måste utvecklas för att arbetet med nollvisionen inte ska stanna av.

Vi vill framhålla att en särskilt utsatt grupp i trafiken är oskyddade trafikanter. Dessa återfinns främst i städerna, och skadorna är ofta allvarliga när en bil och en oskyddad trafikant kolliderar i högre hastigheter. Vi menar att det därför bör göras en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att öka trafiksäkerheten för de oskyddade trafikanterna.

Vi anser även att hastigheterna på vägarna ska anpassas efter vägens standard och trafikflöde för att förbättra framkomligheten. Många av Sveriges motorvägar håller enligt vår mening en hög standard, vilket möjliggjorde en höjd maxhastighet från 110 km/tim till 120 km/tim under alliansregeringens år vid makten. Generellt är dödsolyckor på Sveriges motorvägar mycket ovanliga och inträffar främst på de smala motorvägarna.

Vi menar mot den bakgrunden att Trafikverket bör få i uppdrag att höja den maximala hastigheten på de motorvägar som håller en hög säkerhetsstandard och har erforderlig bredd till 130 km/tim. En sådan höjning gör att maxhastigheten i Sverige anpassas efter andra europeiska länder, som exempelvis Tyskland där maxhastigheter över 130 km/tim inte är ovanliga. Vi vill slå vakt om trafiksäkerheten samtidigt som framkomligheten värnas. Höjningen av maxhastigheten på enskilda motorvägssträckor bör därför kombineras med en översyn av hastigheterna i städer och tätorter som på sina håll kan behöva sänkas av trafiksäkerhetsskäl.

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

## **16. Hastighetsbegränsningar, punkt 7 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 7 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 4,  
bifaller delvis motion  
2017/18:998 av Carl-Oskar Bohlin (M) och  
avslår motionerna  
2017/18:708 av Anna Wallén (S),

2017/18:2420 av Lorentz Tovatt (MP) yrkandena 1 och 2,  
2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP) yrkandena 1–3,  
2017/18:3457 av Lars Beckman (M),  
2017/18:3669 av Edward Riedl (M) yrkandena 1 och 2 samt  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 30 och 31.

### *Ställningstagande*

Vi har uppmärksammat att sedan den förra regeringen 2009 beslutade om en ändring av hastighetsgränserna så att även 40 km/tim, 60 km/tim och 80 km/tim samt på motorväg 120 km/tim skulle tillåtas har Trafikverket genomfört många hastighetssänkningar (oftast med 10 km/tim, men inte sällan även 20 km/tim), medan höjningarna har varit mycket få. Det senare gäller inte minst den utlovade hastighetsgränsen 120 km/tim på motorvägar. Enligt uppgift från Trafikverket är detta av utsläppsskäl.

Vi anser att hastighetsgränser i största möjliga mån bör sättas i syfte att säkerställa en god trafiksäkerhet. Det är av yttersta vikt att förarna känner att hastighetsbegränsningarna är rimliga för att regelefterlevnaden ska fortsätta att vara god. Vi vill påtala att när begränsningarna i stället sätts utifrån parametrar som föraren själv inte kan uppleva eller bedöma sjunker också dennes vilja att rätta sig efter dem. Vi menar att lägre satta hastighetsbegränsningar än vad som är motiverat trafiksäkerhetsmässigt urholkar förtroendet för trafikregler i synnerhet och för statsmakten i allmänhet. Därför menar vi att högsta tillåtna hastighet som regel ska vara den som är rimlig ur ett trafiksäkerhetsperspektiv. Trafikverket bör därför åläggas att se över hastigheterna på vägnätet med syftet att införa fler sträckor med hastighetsgränsen 120 km/tim på motorvägar och att på delar av det övriga vägnätet införa högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/tim.

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

## **17. Trafik- och hastighetsövervakning, punkt 9 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 9 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 12 och  
2017/18:2398 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),  
bifaller delvis motion

2017/18:2651 av Karin Svensson Smith och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkande 1 och avslår motionerna  
2017/18:1303 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M) och  
2017/18:2651 av Karin Svensson Smith och Lorentz Tovatt (båda MP) yrkandena 2–4.

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att när trafiksäkerhetskameror infördes i Sverige var syftet att minska antalet fortkörningar och i förlängningen öka trafiksäkerheten. Resultaten har varit goda, och Trafikverket uppskattar att man årligen räddar minst 20 liv som en direkt följd av kamerorna.

Vi menar dock att resultaten skulle kunna vara än bättre. I dagsläget måste föraren vara identifierbar; något som försvåras av såväl väderförhållanden, smuts på kameralinsen, och inte sällan av att föraren medvetet döljer sitt ansikte. I kombination med en allmän kunskap om att långt ifrån alla kameror är aktiva har respekten för fartkamerorna sjunkit. Vi har inhämtat att det i dagsläget bara är en tredjedel av de tusentals bilister som fångas på bild som faktiskt lagförs. Vi menar att detta är oacceptabelt.

Tusentals fortkörare fångas på bild utmed landets vägar, men det är långt ifrån alla som behöver betala fortkörningsböter. Ungefär var tredje trafikant lagförs. Vi noterar att vid felparkering får fordonets ägare en felparkeringsavgift och när man åker genom en trängselskattskamera får fordonets ägare en trängselskattsavgift. För att komma ifrån problemet med att identifiera föraren av fordon som fotograferas av trafiksäkerhetskameror bör man avgiftsbelägga ägaren till fordonet i stället för föraren i de fall man inte kan identifiera föraren. Det blir då även enklare att belägga även utländska fordon med fortkörningsavgift eftersom man inte behöver identifiera föraren utan bara fordonet. Det ger en tydlig signal att man inte kan komma undan böter genom att gömma sitt ansikte och köra fortare än den tillåtna hastigheten.

Vi menar därför att regeringen bör utreda avgiftsbeläggning av fordonets ägare och inte föraren vid fortkörning när denne inte kan identifieras via fartkamera. I en sådan utredning bör man ta hänsyn till att man vid hög hastighetsöverträdelse endast kan utfärda böter och inte körkortsindragning om man inte kan identifiera föraren, och att man även bör se över möjligheter som försvårar för bilmålvakter.

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

## 18. Förarutbildning, punkt 10 (M, C, L, KD)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M), Boriana Åberg (M), Nina Lundström (L), Robert Halef (KD) och Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:2277 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 1,

2017/18:3207 av Lars Beckman (M),

2017/18:3661 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 2,

2017/18:3664 av Lotta Olsson (M),

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 25, 27 och 33 samt

2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 14,

bifaller delvis motionerna

2017/18:816 av Yilmaz Kerimo (S),

2017/18:848 av Monica Green (S),

2017/18:2247 av Jan Ericson (M),

2017/18:2277 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkande 2,

2017/18:2397 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD),

2017/18:3661 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 1 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 30 och 31 samt

avslår motionerna

2017/18:73 av Markus Wiechel (SD),

2017/18:963 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),

2017/18:3323 av Boriana Åberg (M),

2017/18:3661 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkande 3 och

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 32.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att körkortet för många är en viktig förutsättning för att få ett jobb. Efterfrågan på yrkeschaufförer och andra som kan köra olika typer av fordon är stor. Samtidigt råder det brist på arbetskraft som har körkort, och denna brist kommer att bli än större i framtiden om inte insatser görs för att öka antalet personer med körkort. För att komma till rätta med detta är det en rad olika problem kring förarutbildningen som måste åtgärdas. Vi menar att regeringen därför behöver ta ett helhetsgrepp och tillsätta en utredning av hela förarutbildningssystemet. En sådan utredning bör ges politiskt beslutade



direktiv och innehålla en genomlysning av de olika momenten som ingår i förarutbildningarna med syftet att uppnå en större effektivitet. Vi vill framför allt lyfta fram att följande frågor bör ingå i en sådan utredning.

Vi menar att det är bekymmersamt att nästan hälften av alla som gör körkortsprovet misslyckas. Samtidigt kommer ny teknik som förenklar och utvecklar körandet, och därför vill vi understryka att det är viktigt att körkortsutbildningen anpassas efter detta. Detta är en fråga som bör uppmärksammas i en utredning.

Vi vill vidare uppmärksamma att det är långa köer till att få en uppkörnings-tid och att det är särskilt svårt att få tider för uppkörning för vissa körkortsbehörigheter. Vi vill särskilt peka på att kunskapsprovet och körprovet för körkortsbehörighet B i dag endast är giltiga i två månader. Den som inte hinner genomföra båda proven med godkänt resultat inom den tiden är således tvungen att göra om båda proven. Vi framhåller att detta snäva tidsspänn vällar onödiga problem för den enskilde. Systemet borde vara mer flexibelt och hänsynstagande till bl.a. ungdomars livssituation. Därför anser vi att möjligheterna att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov och körprov för körkortsbehörighet B bör ingå i en utredning.

En annan fråga handlar om att körkortet ofta är en mycket stor kostnad för många, och genomsnittskostnaden för ett körkort kan uppskattas till ca 15 000 kronor. Det finns samtidigt undersökningar som visar att risken för arbetslöshet är två gånger högre för ungdomar utan körkort än för ungdomar med körkort. För många unga uppstår därför ett ”moment 22”, där man för att kunna ta körkort måste ha ett jobb och en inkomst för att ha råd med ett körkort. Men för att kunna få ett jobb måste man ha körkort.

Vi anser att körkortsutbildningen bör kunna förenklas utan att det får en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Exempelvis bör ett system med att ”släcka tvåan” övervägas. Det skulle innebära att elever som har gjort en mindre miss på körprovet ska kunna få möjlighet att få just det momentet prövat och godkänt vid utvalda trafikskolor och därmed slippa göra om hela provet.

Vi kan vidare konstatera att körkortsutbildning för motorcyklister regleras genom EU:s tredje körkortsdirektiv som beslutades 2006. Reglerna i direktivet utgör ett golv som alla medlemsstater måste ratificera. Direktivet tillämpades för första gången 2013 här i Sverige. Vi menar att dagens system innebär att processen för att ta körkort för motorcykel har blivit både komplicerad och kostsam. Dagens åldersgränser kopplat till de olika kategorierna för att få köra motorcykel bör därför ingå i utredningen. Regeringen bör också agera i EU för ett förenklat regelverk för mc-körkort med syfte att effektivisera processen.

Vi vill slutligen framhålla att s.k. svarta bilskolor, dvs. illegala trafikskolor som bedriver verksamhet utan tillstånd, är ett utbrett problem och leder till en osund konkurrens. Sveriges Trafikskolors Riksförbund (STR) visar i en undersökning från 2015 att uppemot 30 procent av trafikskolorna i Stockholms län märker av konkurrens från svarta bilskolor. Den illegala övningskörningsverksamheten snedvrider marknaden. Illegala körskolor

uppträder i många fall som helt vanliga trafikskolor, och det kan därför vara svårt för eleverna att märka skillnaden. Vi vill uppmärksamma att denna illegala verksamhet får många negativa konsekvenser. För att försvåra för enskilda att bedriva illegal körskoleverksamhet infördes 2012 en begränsning av antalet handledarskap per person till 15 stycken. Vi menar att det behöver övervägas om denna begränsning ska bli ännu snävare för att motarbeta de illegala trafikskolorna. Även ett digitalt utbildningsprotokoll (DUP), där handledare, trafikskola, eller båda, kvitterar varje genomfört kursmoment kan vara ett viktigt verktyg för att minska den olagliga verksamheten. Vi menar att insatser mot de svarta bilskolorna bör ingå i utredningen, bl.a. att se över möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och att begränsa rätten för privatpersoner att äga bilar med dubbelkommando i syfte att stävja förekomsten av svarta bilskolor.

Trafikverket och Transportstyrelsen har nyligen tagit initiativ till en översyn av förarutbildningssystemet, vilken genomförs nu under 2018. Vi konstaterar att denna interna översyn är begränsad till förarutbildningsprocessen för dem som ska ta körkort för personbil och att bl.a. mc och yrkestrafik därmed inte ingår i myndigheternas översyn. Vi vill understryka att det inte räcker med en sådan intern översyn och att det i vissa delar kan vara inte bara otillräckligt utan olämpligt att översynen just görs endast inom berörda myndigheter. Vi vill inte avbryta det arbete som pågår inom myndigheterna och menar därför att regeringen som ett komplement till den interna översynen bör tillsätta en utredning med uppdraget att genomföra en större, bredare och mer generell genomlysning av hela förarutbildningen. En sådan utredning bör genomföras inom utredningsväsendet, dvs. utanför de berörda myndigheterna, och ta upp bl.a. de frågor som vi har lyft fram här.

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

## **19. Förarutbildning, punkt 10 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:2397 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD) och

2017/18:3207 av Lars Beckman (M),

bifaller delvis motionerna

2017/18:816 av Yilmaz Kerimo (S),

2017/18:3664 av Lotta Olsson (M),

2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkande 31 och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 33 och avslår motionerna  
2017/18:73 av Markus Wiechel (SD),  
2017/18:848 av Monica Green (S),  
2017/18:963 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C),  
2017/18:2247 av Jan Ericson (M),  
2017/18:2277 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M) yrkandena 1 och 2,  
2017/18:3323 av Boriana Åberg (M),  
2017/18:3661 av Camilla Waltersson Grönvall (M) yrkandena 1–3,  
2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD) yrkandena 30 och 32,  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 25 och 27 samt  
2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD) yrkande 14.

### *Ställningstagande*

Att ta körkort är för många en tung utgift. Samtidigt kan vi konstatera att det är mycket viktigt att ha körkort för att få ett arbete. Det är därför bra att kunna övningsköra privat för att få ned totalkostnaden för körkortet. För att få övningsköra privat måste man övningsköra med någon som har gått en introduktionsutbildning för handledare och blivit godkänd. Handledartillståndet är giltigt i fem år från den dag utbildningen genomförs.

Vi noterar att förarprovet är en stickprovskontroll av kunskapen som eleven har fått, och det finns en risk att man vid uppkörning saknar väsentliga delar av körkortsutbildningen. Det kan bli farligt att möta förare utan tillräckliga kunskaper i trafiken. Vi vill därför starkt understryka att vi måste få körkortstagare att välja de lagliga trafikskolorna i stället för den billigare illegala övningskörningsverksamheten i form av s.k. svarta körskolor.

Med dagens regelverk får man vara handledare åt så många som 15 personer som övningskör, vilket vi menar kan locka till att man gör det till en sidoinkomst att ta elever och tjäna pengar på det. Dagens gräns på 15 handledartillstånd infördes som ett försök att minska möjligheten att bedriva svarta körskolor. Tidigare fanns det ingen gräns alls för antalet elever som man kunde övningsköra med. Vi vill dock framhålla att dagens gräns på 15 handledartillstånd inte hjälper i den utsträckning som behövs för att minska möjligheten att bedriva illegal övningskörningsverksamhet. Under handledartidens giltighet är det rimligt att man sänker antalet handledartillstånd för privat övningskörning till exempelvis fem. Det finns alltför många svarta körskolor som erbjuder billigare utbildning än trafikskolorna, och genom en sänkning av antalet möjliga tillstånd per handledare skulle man göra det svårare att bedriva svarta körskolor. Vi menar att regeringen därför bör utreda en minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort för att minska antalet illegala trafikskolor.

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

## 20. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 12 (M)

av Jessica Rosencrantz (M), Edward Riedl (M), Sten Bergheden (M) och Boriana Åberg (M).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
2017/18:1779 av Anders Hansson (M) och  
2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkandena 26 och 28,  
bifaller delvis motionerna  
2017/18:880 av Adam Marttinen och Patrick Reslow (SD, -) yrkande 26,  
2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 11,  
2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1 och  
2017/18:3662 av Camilla Waltersson Grönvall (M) samt  
avslår motion  
2017/18:832 av Thomas Finnborg (M).

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis understryka att den viktigaste anledningen till att vi i Sverige ställer höga krav för att ta körkort är att vi vill värna trafiksäkerheten. Att framföra ett fordon som kräver körkort och inte ha det är ett brott, men vi kan konstatera att det tyvärr inträffar dagligen i Sverige.

Vi vill mot den bakgrunden framhålla att det krävs krafttag för att stävja förekomsten av ogiltiga körkort och göra det svårare att kunna förfalska dessa. Regeringen bör även verka i EU för att fler länder ska intensifiera arbetet med att öka säkerheten på våra vägar. Vi anser att det bör vidtas åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort genom att möjligheterna att ge de rättsvårdande myndigheterna större befogenheter gentemot den enskilda föraren som misstänks använda sig av ett ogiltigt eller ett förfalskat körkort ses över.

Vi vill vidare peka på att det behövs skärpta krav när det gäller att bilförare ska kunna visa upp giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen. Vi vill påminna om att grunden i vårt rättssamhälle utgörs av att den tilltalade betraktas som oskyldig tills motsatsen kan bevisas. I de allra flesta fall utgör detta ett självklart rättesnöre. Vi menar dock att det finns fall där denna princip har visat sig kunna få orimliga konsekvenser. Vi har på senare tid uppmärksammat ett antal fall där förare som inte har kunnat visa upp ett giltigt körkort har förekommit i medierna. Förare som har saknat körkort men hävdat att deras utländska körkort är borttappat har friats av tingsrätten på grund av

brist på bevis. Vi vill understryka att det är och ska vara olagligt att köra bil utan giltigt körkort i Sverige. Rättsväsendet måste därför ges möjlighet att beivra dessa brott och straffa dem som systematiskt bryter mot lagen. Vi menar att regeringen bör skärpa kravet om att kunna visa upp ett giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen.

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

## **21. Uppvisande av giltigt körkort, punkt 12 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 12 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:880 av Adam Marttinen och Patrick Reslow (SD, -) yrkande 26,

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 11 och

2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD) yrkande 1,

bifaller delvis motionerna

2017/18:1779 av Anders Hansson (M) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 28 och

avslår motionerna

2017/18:832 av Thomas Finnborg (M),

2017/18:3662 av Camilla Waltersson Grönvall (M) och

2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M) yrkande 26.

### *Ställningstagande*

Vi noterar att det i medierna har rapporterats om att personer utan körkort kan köra bil utan att bli straffade. Det är i dagsläget i princip riskfritt för utländska medborgare från länder utan fungerande registerföring att köra bil i Sverige utan körkort. Enligt rättsväsendet kan man i dessa fall inte bevisa att föraren saknar körkort, och det finns inget krav på att personer som inte är folkbokförda i landet ska inneha svenskt körkort, så därför kan man inte heller dömas för olovlig körning. Från den dag som man har blivit folkbokförd har man ett år på sig att skaffa ett svenskt körkort.

Vi menar att förutom det faktum att detta kan innebära livsfara för både bilföraren och omgivningen innebär dessa kryphål att en farlig signal sänds till eventuella framtida medborgare att den svenska lagen inte gäller dem och att rättssystemet som sådant är bristfälligt. Vi finner att det är potentiellt förödande för rättsväsendets trovärdighet och legitimitet att förare som inte är

svenska medborgare lyder under andra och lättare regler än svenska medborgare. Vi vill understryka att ett körkort är ett tillstånd, och det är knappast orimligt att bevisa att man har det tillstånd man säger sig ha. Det finns en anledning till att vi har en ordning med körkort, och den kan inte undermineras på grund av hänvisningar till ett eventuellt körkort utomlands som föraren inte kan eller vill visa upp.

Vi kan konstatera att det finns flera aspekter att ta i beaktande, varför regeringen bör återkomma med ett lagförslag som täpper till den lucka som har beskrivits. Exempelvis kan man tänka sig att personer med körkort från EES-länder måste registrera sitt körkort hos Transportstyrelsen. En person som inte har registrerat sitt körkort och som kör utan sitt utländska körkort skulle få böter med ett icke oansenligt belopp och körförbud. Boten skulle kunna dömas ut automatiskt av Transportstyrelsen som ett förvaltningsärende, och bilen skulle kunna tas i förvar för att förhindra vidare körning eller till dess att boten är betald.

Det bör sammanfattningsvis inte vara tillåtet för utländska medborgare att framföra fordon om de inte kan uppvisa ett giltigt körkort, och således behöver lagen justeras för att täppa till nuvarande kryphål.

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

## **22. Hälsofrågor, punkt 13 (SD)**

av Tony Wiklander (SD) och Per Klarberg (SD).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2017/18:977 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C) och  
 2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,  
 bifaller delvis motionerna  
 2017/18:27 av Johan Hultberg (M),  
 2017/18:425 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),  
 2017/18:2113 av Emma Hult (MP),  
 2017/18:2424 av Lorentz Tovatt (MP) och  
 2017/18:3732 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 och  
 avslår motionerna  
 2017/18:309 av Stefan Jakobsson (SD),  
 2017/18:415 av Barbro Westerholm (L),  
 2017/18:630 av Penilla Gunther (KD),  
 2017/18:2048 av Lena Asplund (M),  
 2017/18:2781 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) och

2017/18:3732 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3.

### *Ställningstagande*

Vi vill inledningsvis betona att Sverige länge har varit en pionjär när det gäller trafiksäkerhet, och årligen återfinns vi bland de absolut bästa länderna på området. Nyckeln till framgång har enligt vår uppfattning varit den tuffa nollvisionen, med dess ideal att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. I takt med att befolkningen blir allt äldre och att service och butiker försvinner från glesbygden blir ständigt fler äldre beroende av bilen för att klara vardagen. Vi inser vikten av bilens roll som en del i den personliga friheten, men anser att lagstiftningen halkat efter med tanke på de risker äldres bilkörning utgör.

Vi kan konstatera att synen är det i särklass viktigaste sinnet vid bilkörning, och därför krävs ett syntest för att över huvud taget få ta körkort. Men synen förändras med åldern, och det är osannolikt att en person ser lika bra vid 65 som när han eller hon tog körkort vid 18 års ålder. För de flesta människor är detta inte ett problem när det gäller bilkörning; synfelen är ofta små och kompenseras mer än väl av ökad mognad och trafikerfarenhet. Men för dem med allvarligare synfel kan konsekvenserna bli förödande. Vi anser att det skulle vara en liten ansträngning för körkortsinnehavare att i samband med körkortsförnyelsen vart tionde år göra en synundersökning, och att detta därför är ett rimligt krav. Vi menar att regeringen därför bör utreda möjligheten till obligatoriskt syntest vid körkortsförnyelse.

Vi vill vidare lyfta fram att Sverige och Transportstyrelsen har de strängaste kraven i världen när det gäller synfält. I dag ställer Transportstyrelsen krav på att läkare ska rapportera personer som har mindre brister i sitt synfält till Transportstyrelsen, medan alla som har samma brister men som inte har gått till läkare obehindrat kan köra vidare utan att Transportstyrelsen bedriver någon uppsökande verksamhet. Vi menar att Transportstyrelsen med detta agerande visar att deras stränghet mot det relativt få personer som rapporteras in inte är försvarbar. Vi vill uppmärksamma att en stor mängd människor med mindre brister i sitt synfält har fråntagits sitt körkort trots att de ser bra, vilket ofta väcker desperation och upplevs som traumatiskt. Vi har noterat att internationella forskare och ledande trafiksäkerhetsexperter och ögonläkare inte förstår varför Sverige gör på detta sätt.

Vi kan konstatera att synfältsdrabbade ska klara mycket höga krav i syntestmaskiner, medan körprov har förbjudits. En körsimulator med högt uppställda krav har nyligen tagits i bruk i Linköping, och drygt hälften av dem som har gjort provet har klarat kraven. Vi menar att detta visar hur många som felaktigt har berövats sitt körkort under flera decennier. Vi vill framhålla att det är bra att det finns en körsimulator vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), men kraven för körsimulatorens behöver utvärderas. Sverige måste tillåta utvidgade uppkörningsprov för dem som har mindre brister i sitt synfält. Det är problematiskt att provet genomförs utan att den som testas får möjlighet till

förberedelser, att det bara får genomföras en gång och att det kostar runt 20 000 kronor för den enskilde att göra provet. Vi menar att det inte räcker med ett körsimulatorprov. Sverige måste likt andra länder också tillåta uppkörning i trafik med erfarna bedömare. Vi menar därför att regeringen bör låta utreda Sveriges alltför stränga och fyrkantiga körkortsregler för dem som ser bra men har mindre brister i sitt sidoseende (synfält).

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

### **23. Hälsfrågor, punkt 13 (C)**

av Daniel Bäckström (C).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 13 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motion

2017/18:977 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C),

bifaller delvis motionerna

2017/18:27 av Johan Hultberg (M) och

2017/18:3732 av Betty Malmberg (M) yrkande 1 och

avslår motionerna

2017/18:309 av Stefan Jakobsson (SD),

2017/18:415 av Barbro Westerholm (L),

2017/18:425 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L),

2017/18:630 av Penilla Gunther (KD),

2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD) yrkande 2,

2017/18:2048 av Lena Asplund (M),

2017/18:2113 av Emma Hult (MP),

2017/18:2424 av Lorentz Tovatt (MP),

2017/18:2781 av Carina Ståhl Herrstedt (SD) och

2017/18:3732 av Betty Malmberg (M) yrkandena 2 och 3.

#### *Ställningstagande*

Jag kan inledningsvis konstatera att Sverige och Transportstyrelsen har de strängaste kraven i världen när det gäller synfält. I dag ställer Transportstyrelsen krav på att läkare ska rapportera personer som har mindre brister i sitt synfält till Transportstyrelsen, medan alla som har samma brister men som inte gått till läkare obehindrat kan köra vidare utan att Transportstyrelsen bedriver någon uppsökande verksamhet. Jag menar att Transportstyrelsen med detta agerande visar att deras stränghet mot det relativt få personer som rapporteras in inte är försvarbar.



Jag vill uppmärksamma att en stor mängd människor med mindre brister i sitt synfält har fråntagits sitt körkort trots att de ser bra, vilket ofta väcker desperation och upplevs som traumatiskt. Jag har noterat att internationella forskare och ledande trafiksäkerhetsexperter och ögonläkare inte förstår varför Sverige gör på detta sätt.

Jag kan konstatera att synfältsdrabbade ska klara mycket höga krav i syn-testmaskiner, medan körprov har förbjudits. En körsimulator med högt uppställda krav har nyligen tagits i bruk i Linköping, och drygt hälften av dem som har gjort provet har klarat kraven. Jag menar att detta visar hur många som felaktigt har berövats sitt körkort under flera decennier. Jag vill framhålla att det är bra att det finns en körsimulator vid Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), men kraven för körsimulatorens behöver utvärderas. Sverige måste tillåta utvidgade uppkörningsprov för dem som har mindre brister i sitt synfält. Det är problematiskt att provet genomförs utan att den som testas får möjlighet till förberedelser, att det bara får genomföras en gång och att det kostar runt 20 000 kronor för den enskilde att göra provet. Jag menar att det inte räcker med ett körsimulatorprov. Sverige måste likt andra länder också tillåta uppkörning i trafik med erfarna bedömare.

Jag menar därför att regeringen bör låta utreda Sveriges alltför stränga och fyrkantiga körkortsregler för dem som ser bra men har mindre brister i sitt sidoseende (synfält).

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

## **24. Ridvägar, punkt 18 (L)**

av Nina Lundström (L).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna

2017/18:404 av Bengt Eliasson och Said Abdu (båda L) yrkande 10 och

2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L) yrkande 26.

### *Ställningstagande*

Hästnäringen i Sverige är i dag stor och utgör det svenska jordbrukets fjärde största inkomstkälla. I dag finns det ca 360 000 hästar i Sverige, vilket gör vårt land till det näst hästtätaste i Europa. Hästen räknas som ett fordon, samtidigt som det är ett flyktdjur.

Jag vill lyfta fram att bristen på säkra hästvägar ökar risken för olyckor och för konflikter mellan olika intressenter. Det är av stor vikt att hästen och

hästrelaterad verksamhet ingår i samhällsplaneringen: dels för att säkerställa att det finns säkra passager för hästekipage som ofta framförs av barn och ungdomar, dels för att underlätta för hästföretagande inom besöksnäringen.

Jag kan konstatera att för den som leder eller rider en häst gäller bestämmelserna om fordon i tillämpliga delar. För den som kör med häst och vagn eller släde är ekipaget ett fordon. Jag konstaterar vidare att den som ger sig ut med häst i trafiken ska färdas på höger sida av vägen, så nära kanten som möjligt, enligt Transportstyrelsen. Man får inte färdas på gång- eller cykelbanor, och hastigheten får inte vara högre än att man behåller kontrollen över hästen och kan stanna om det behövs. Bestämmelserna om väjningsplikt och stopplikt gäller.

Jag menar att en ökad trafiksäkerhet för dem som rider eller kör med häst och vagn bör prioriteras. Därför bör säkra hästvägar utformas och en översyn göras av trafiksäkerheten för hästrelaterade verksamheter.

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

## **25. Sommartid året om, punkt 19 (C, KD)**

av Robert Halef (KD) och Daniel Bäckström (C).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

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

Därmed bifaller riksdagen motionerna  
 2017/18:428 av Christina Örnebjär (L),  
 2017/18:453 av Tuve Skånberg (KD),  
 2017/18:1790 av Annika Qarlsso och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C) och  
 2017/18:2644 av Stefan Nilsson m.fl. (MP) samt  
 bifaller delvis motionerna  
 2017/18:653 av Lotta Finstorp (M) och  
 2017/18:2330 av Cecilia Widegren (M).

### *Ställningstagande*

Vi kan inledningsvis konstatera att mer än 60 länder i världen växlar mellan sommar- och vintertid. I Sverige infördes sommartid på prov 1916, men försöket avbröts efter protester. Sedan 1980 växlar vi tid varje höst och vår i Sverige. Inom EU börjar och slutar sommartiden vid samma tidpunkt. Mycket tid går åt till att ställa om alla klockor, inte minst i offentliga lokaler. De flesta här i Sverige vill slippa besväret med tidsomställningen mellan normal- och sommartid. En opinionsundersökning från 2014 visar att över hälften av de svarande – 54 procent – tycker att Sverige borde ha samma tid året om.

Motiveringen till tidsomställningen var ursprungligen att spara energi, vilket vi menar att det rimligen bör gå att hitta effektivare metoder att göra. Enligt en sammanställning från 1999 av EU-kommissionen är besparingen högst marginell, ca 0,3 procent. Det finns väldigt lite som talar för att siffran i dag skulle vara annorlunda.

Vi vill uppmärksamma att för de allra flesta är tidsomställningen något man kan hantera, men för t.ex. deprimerade personer och personer med hjärtfel kan den här övergången vara farlig. Det är vetenskapligt bevisat att minskad ljus-tillgång ökar antalet depressioner i samhället. Därför upplevs det inte som särskilt positivt att ställa tillbaka klockan på hösten, eftersom det innebär att eftermiddagarna blir mörka tidigare. Även om det blir ljus en timme tidigare på morgonen är det oftast mörkt när man går till arbetet eller skolan och mörkt när man kommer hem igen. Vi vill här även lyfta fram att forskning från bl.a. Karolinska institutet visar att omställningen orsakar ett påslag av stress, vilket i sin tur ökar risken för hjärtinfarkt och därmed också dödsfall. Vi har därmed en årligen återkommande händelse där enskilda individers hälsa och i värsta fall liv riskeras. Exakt hur den ökade stressen slår mot dödligheten i andra sjukdomar är fortfarande okänt.

Sommartid året om skulle ha en gynnsam effekt på folkhälsan eftersom fler kan tillgodogöra sig den extra ljusa timmen på eftermiddagen än på morgonen. Förhoppningsvis skulle detta också bidra till att människor vistades mera ute, vilket även det är ett steg mot ökat välbefinnande.

Vi vill också bl.a. peka på att småbarn och deras föräldrar brukar ha en besvärlig tid i anslutning till övergången. Det tar dagar upp till flera veckor innan den biologiska klockan har anpassat sig. Vi vill samtidigt framhålla att vi skulle få ljusare eftermiddagar även under vinterhalvåret med sommartid året om.

Vi menar sammanfattningsvis att med mycket marginell energisparande effekt och med de negativa hälsoeffekter som forskningen visar finns det skäl för att sluta med tidsomställning vår och höst. Vi anser därför att det finns goda skäl att sommartid ska gälla året om, men viktigast är att sluta ändra tiden.

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

# Särskilda yttranden

## 1. Vissa frågor om vägars utformning och användning, punkt 2 (L)

Nina Lundström (L) anför:

När det gäller frågan om vägars utformning och användning vill jag här påminna om att jag har motionerat om frågor som handlar om cykling och hänvisa till att dessa yrkanden har behandlats i betänkande 2017/18:TU5.

Jag har där bl.a. pekat på att det i dag saknas infrastruktur för att ta till vara den potential som finns i att fler väljer cykeln som transportmedel. Jag har framfört att det vid planeringen av två-plus-ett-vägar bör vara självklart att närliggande cykelstråk som planeras både är säkra och framkomliga. Jag har framfört att i all planering bör lagstiftningen möjliggöra lokala lösningar, och därför behöver hinder mot detta avlägsnas. Jag vill vidare påminna om att jag där har anförut att det behövs regeländringar när det gäller att cyklisterna ska använda vägren i det fall det inte finns en cykelbana.

## 2. Vissa frågor om vinterdäck, punkt 5 (L)

Nina Lundström (L) anför:

När det gäller frågan om dubbdäck vill jag här framhålla att jag har motionerat om att en dubbdäcksavgift bör vara möjlig att införa för att påverka dubbdäcksanvändningen och minska utsläpp av partiklar (motion 2017/18:3462 yrkande 20). Detta motionsyrkande behandlas i ett annat betänkande under våren 2018.

Jag menar att möjligheten att välja dubbdäck, när vägförhållandena så kräver, är viktig. Delar av Sverige har vägförhållanden som är besvärliga, vilket gör att man som bilist bör kunna göra de val som man anser är nödvändiga av trafiksäkerhetsskal. Jag vill därför betona att förbud inte är någon optimal lösning. Ett alternativ till att minska dubbdäcksanvändning i regioner som har förutsättningar för detta är en avgift som är differentierad utifrån dels klimatförhållanden, dels hur stora problem som finns med lokala luftföroreningar. Jag har motionerat om att de medel som dubbdäcksavgiften inbringar ska gå tillbaka till regionerna för lokala förbättringsåtgärder och underhåll. Det kan innebära dammbindningsmetoder, ökad sandsopning, förbättrad infrastruktur, lagning av vägbanor och fler åtgärder. Jag vill också hänvisa till att systemet har prövats i några norska kommuner och där gett många positiva effekter.

### **3. Förarutbildning, punkt 10 (L)**

Nina Lundström (L) anför:

När det gäller frågor om kostnader för förarutbildning inom yrkestrafiken vill jag hänvisa till att jag tar upp och lämnar förslag i frågan i motion 2017/18:3462 yrkande 23. Detta motionsförslag kommer att behandlas av utskottet i ett annat betänkande senare under våren 2018.

Jag uppmärksammar där olika frågor som rör yrkesförarutbildningen för att utföra persontransporter med buss inom gymnasieskolan, bl.a. att möjligheten att sänka åldersgränsen bör övervägas och att fokus bör läggas på vilken utbildning som ska vara genomförd och godkänd samt att det måste vara möjligt att byta yrke och bli yrkesförare senare i livet. Jag tar där även upp att finansieringen för att ta körkort är bristfällig.

### **4. Hälsofrågor, punkt 13 (L)**

Nina Lundström (L) anför:

När det gäller frågan om synkontroller vill jag påminna om att det enda tillfälle då en bilist måste genomgå en synundersökning är i samband med förarutbildningen, ofta i sena tonåren. Jag kan konstatera att det i dag är väl underbyggt i vetenskapliga undersökningar att vår syn försämras med åldern. Jag kan också konstatera att de frivilliga undersökningar som Bilprovningen i samarbete med Synoptik erbjudit ger vid handen att var sjätte bilist har en trafikfarlig syn och att en av tio har så dålig synskärpa att personen inte skulle klara dagens synkrav vid en ansökan om körkortstillstånd. Andelen trafikfarliga bilister har också ökat från 15 procent 2013 till 20 procent 2016.

Jag vill framhålla att ett viktigt steg mot målen för nollvisionen är att säkerställa att förarna på våra vägar ser vart de är på väg. Jag noterar att våra nordiska grannländer ställer krav på synundersökning i samband med körkortsförnyelse efter en viss ålder men att det i Sverige i dag inte finns något sådant krav. Jag noterar också att undersökningar visar att det finnas ett brett stöd hos allmänheten för att införa krav på syntest. Dessutom kan jag konstatera att kostnaden för en sådan åtgärd skulle vara låg för den enskilde, ca 300 kronor för en undersökning vart tionde år. Jag utgår från att dessa frågor finns med i det fortsatta arbetet för ökad trafiksäkerhet.

### **5. Trafikkorsningar, punkt 16 (L)**

Nina Lundström (L) anför:

När det gäller frågan om trafikkorsningar vill jag här påminna om att jag i motion 2017/18:3627 har lämnat förslag i frågor som handlar om trafiksäkerhet och cykling. Dessa yrkanden har behandlats i betänkande 2017/18:TU5.

Jag har där pekat på att otydlighet gällande cyklistens roll i trafiken medför konflikter i t.ex. gatukorsningar. Jag har också pekat på behovet av en ändring

av reglerna så att cyklisterna tillåts att med hjälp av särskilda skyltar eller trafiksignaler göra en högersväng när motorfordonen har rött om försiktighet iaktas och att det vore välkommet att ge cyklisterna prioritet genom grönt ljus, s.k. allgrönt. Det innebär att en korsning kan utformas så att cyklisterna från alla håll kan ges grönt ljus och släppas fram samtidigt.

## **6. Sommartid året om, punkt 19 (L)**

Nina Lundström (L) anför:

När det gäller frågan om sommartid kan jag konstatera att frågan har aktualiserats inom EU. Jag delar utskottsmajoritetens syn att eventuella förändringar av systemet med sommartid bör göras samfällt inom hela EU. Jag vill samtidigt framhålla att vi varje höst och vår ägnar mycket tid åt att ställa om klockan. För de flesta upplevs tidsomställningen kanske mest som en smula besvärlig, och undersökningar visar att de flesta gärna skulle slippa detta. Tanken med tidsomställningen var ursprungligen att spara energi, men det finns undersökningar som visar att omställningen i stället kan vara direkt kontraproduktiv när det gäller energibesparing. I en tid då vi arbetar över tidsgränser och där mycket i samhället aldrig stänger ner, oavsett tid på dygnet, kan det framstå som att omställningen blir än mer onödig.

Jag vill framhålla att för vissa är tidsomställningen dock mycket mer än bara besvärlig. Det stresspåslag som tidsomställningen innebär ökar risken för hjärtinfarkt och dödsfall. En undersökning har visat att omkring trettio personer här i Sverige varje år dör i hjärtinfarkt i och med bytet till sommartid. Det finns också undersökningar som visar på en ökad olycksfrekvens i samband med tidsomställningen, både i trafiken och på arbetsplatser. Jag vill vidare hänvisa till att tidsomställningen innebär problem också för den som har djur, t.ex. när det gäller mjölkning och utfodring.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

## Motioner från allmänna motionstiden 2017/18

*2017/18:27 av Johan Hultberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av körkortslagen och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:73 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att stoppa fusket vid Trafikverkets olika förarprov och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:80 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att alla tunga fordon över 3 500 kg totalvikt som framförs på svenska vägar ska ha vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om att alla fordon över 3 500 kg totalvikt som framförs på svenska vägar även ska ha vinterdäck på styrande hjul och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:82 av Sara-Lena Bjälkö (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om lagstiftning kring hästar i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:143 av Said Abdu (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att lagstifta om alkoholås i rattfylleridömdas fordon vid upprepade överträdelser och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:193 av Markus Wiechel (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behörighet att köra lätt mc med B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:221 av Said Abdu (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge regeringen i uppdrag att tillsätta en utredning med uppdraget att väsentligt skärpa straffen för onykterhet i trafiken och sjöfylleri avseende indraget körkort och alkoholås och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:248 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa en lag om bakåtvända bilbarnstolar för att förebygga risker vid trafikolyckor, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:309 av Stefan Jakobsson (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att körtesta förare från 65 år och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:400 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga en renodling av skyltningen vid hastighetsbegränsning vid vägarbeten, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:404 av Bengt Eliasson och Said Abdu (båda L):*

10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av säkra ridvägar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:415 av Barbro Westerholm (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om inrättandet av trafikmedicinska centrum och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:425 av Christina Örnebjär och Lars Tysklind (båda L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om obligatoriska syntester vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:428 av Christina Örnebjär (L):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att avskaffa fenomenet med två tidssäsonger och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:453 av Tuve Skånberg (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sommartid året runt och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:464 av Finn Bengtsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.



*2017/18:511 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av dubbdäcksförbuden och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:512 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om användandet av friktionsdäck på sommaren och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:538 av Julia Kronlid (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att återgå till den lagstiftning som gällde före den 1 december 2009 och tillåta dubbdäck oavsett väglag fram till den 30 april och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:630 av Penilla Gunther (KD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till utökade bedömningar av läkare om körplåmighet för patienter över 75 år liksom för patienter med diagnoserna stroke eller demenssjukdom och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:646 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkerhet ombord på bussar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:648 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om åldersgräns för att ta körkort för moped och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:650 av Cecilie Tenfjord-Toftby (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att införa krav på medförande av reflexväst i personbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:653 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa den s.k. sommartiden som standardtid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:708 av Anna Wallén (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att begränsa hastigheten utanför alla förskolor till max 30 km/h och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:797 av Teresa Carvalho m.fl. (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hur olyckorna kan minskas samt hur fler mobila fartkameror kan användas vid vägarbetsplatser och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:816 av Yilmaz Kerimo (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av en lagändring för åtgärder mot illegala trafikskolor och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:832 av Thomas Finnborg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa ett krav på någon form av enhetligt körkort för utländska bilister i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:848 av Monica Green (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över hela körkortsutbildningen inklusive uppkörning och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:867 av Lawen Redar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trygga vägarbетаres arbetsmiljö och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:880 av Adam Marttinen och Patrick Reslow (SD, -):*

26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om utlänningar som kör bil utan körkort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:963 av Staffan Danielsson och Daniel Bäckström (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förenkla körkortsprovet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:971 av Kerstin Lundgren (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda lagkrav på reflexvästar i bilar som en del av säkerhetsutrustningen och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:977 av Staffan Danielsson och Per Lodenius (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör låta utreda Sveriges alltför stränga och fyrkantiga körkortsregler för de som ser bra men har mindre brister i sitt sidoseende (synfält), och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:998 av Carl-Oskar Bohlin (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hastighetssänkningar på större vägar utan mitträckesseparering och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1016 av Lotta Finstorp (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en översyn av reglerna för användning av dubbdäck och den lagstadgade tidpunkten för byte från vinterdäck till sommardäck och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1244 av Margareta Cederfelt (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna till en tydligare formulering i trafikförordningen gällande mobiltelefon och bilkörning och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1303 av Thomas Finnborg och Ann-Charlotte Hammar Johnsson (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att göra det straffbart att varna andra trafikanter för polisens trafikkontroller och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1325 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att höja straffen för fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1362 av Magnus Manhammar (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga möjligheten till högre straff vid fortkörning vid vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1508 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att byta till ett mer klimatanpassat datum för däckbyte och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1536 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga rapportering av däck vid trafikolyckor och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1575 av Johnny Skalin (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt stopp för obehagade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1585 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa alkobommar i gränshamnar med fordonstrafik och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1590 av Per Klarberg m.fl. (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att alla tunga fordon med över 3 500 kg totalvikt som framförs på svenska vägar vintertid ska ha vinterdäck på samtliga axlar och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten till obligatorisk syntest vid körkortsförnyelse och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att påskynda införandet av ett tydligt förbud mot användandet av handhållna mobiltelefoner vid körning och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Trafikverket bör åläggas att se över hastigheterna på vägnätet med syftet att införa fler 120-sträckor på motorvägar och att på delar av övriga vägnätet införa högre hastighet än nuvarande 80 respektive 100 km/tim och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för att kommuner och regioner ska tillåta motorcyklister att köra i kollektivkörfält och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att nollvisionen ska omfatta alla trafikanter, även motorcyklister, och att vägghållarna därför måste skapa en förlåtande vägmiljö utan hinder i vägens säkerhetszon och tillkännager detta för regeringen.

8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att om någon form av vägutrustning installeras i vägens säkerhetszon ska den vara utformad och placerad så att den utgör minimal skaderisk för alla trafikanter, även de oskyddade, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att särskilda insatser bör göras, dels för att byta ut eller förbättra befintliga räcken, dels för att öka säkerheten på de vägar som byggs om och där installation av räcken planeras, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda omkörning av stillastående skolskjuts och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utländska medborgare att framföra fordon utan giltigt körkort och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda avgiftsbeläggning av fordonets ägare och inte föraren vid fortkörning när denne inte kan identifieras via fartkamera, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:1695 av Stina Bergström (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att skyndsamt skärpa trafikförordningen så att användning av mobiltelefon utan handsfree vid bilkörning blir förbjudet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1699 av Jan Lindholm (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om bilkörning och mobiltelefoni och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1779 av Anders Hansson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta ytterligare åtgärder för att säkerställa att svenska myndigheter ska kunna kontrollera att förare utan innehav av svenskt körkort har behörighet att framföra fordon i Sverige, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:1790 av Annika Qarlsson och Ulrika Carlsson i Skövde (båda C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa sommartid året om och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:1811 av Lars-Axel Nordell (KD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att utreda ett nationellt yrkeskompetensbevis för förare av utryckningsfordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta Trafikcenter i Kumla bli en nationell resurs för en utbildning för blåljusförare och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2043 av Markus Wiechel (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett strikt ansvar för att styrka körkortsinnehav och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2048 av Lena Asplund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av en översyn av läkarnas anmälningsplikt till länsstyrelsen och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2058 av Markus Wiechel (SD):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta högersvängar vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafikljus med nedräkning och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2113 av Emma Hult (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn och presentera förslag på vilka krav som ska ställas vid förnyelse av körkort, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:2125 av Lena Asplund (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa alkolas i nya personbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2161 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att se över lagstiftningen gällande säkerhet för busspassagerare och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2247 av Jan Ericson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regelverket för körkortsutbildning bör ses över och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2277 av Ann-Charlotte Hammar Johnsson och Thomas Finnborg (båda M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att förlänga giltighetstiden för körkortsprovets kunskapsprov och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera vilka kostnader som förknippas med att ta körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2327 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att låta trafikanter, kollektivtrafik och yrkestrafik ta större eget ansvar för väglaget enligt motionens intentioner och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2330 av Cecilia Widegren (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att avskaffa vintertid och i stället införa ständigt sommartid i Sverige och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2397 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda en minskning av antalet privata handledartillstånd för körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2398 av Jimmy Ståhl och Per Klarberg (båda SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda fortkörningsavgift på fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2417 av Lorentz Tovatt (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska komma med förslag om att införa obligatoriska hastighetshållare, alkoholsamt autobroms i alla nyregistrerade bilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2420 av Lorentz Tovatt (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att sänka bashastigheten till 30 kilometer i timmen i tätorter och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa 20 kilometer i timmen som möjlig hastighetsbegränsning och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2424 av Lorentz Tovatt (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen ska återkomma med förslag om återkommande obligatoriska synundersökningar för bilförare och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2644 av Stefan Nilsson m.fl. (MP):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra nuvarande sommartid till normaltid året runt och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2651 av Karin Svensson Smith och Lorentz Tovatt (båda MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Sverige bör införa ägaransvar vid hastighetsöverträdelser samt brott mot miljözonsbestämmelser och dubbdäcksförbud för tunga och lätta fordon och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att kommunerna ska få sätta upp fartkameror i städerna och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikövervakning med kamera från buss ska tillåtas och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om parkeringsvaktens befogenheter och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2691 av Thomas Strand (S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås i nya bilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2692 av Ann-Christin Ahlberg och Phia Andersson (båda S):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om kontroll av godkända däck på långträdare registrerade i andra länder som kör genom Sverige och tillkännager detta för regeringen.



*2017/18:2746 av Karin Svensson Smith (MP):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om sänkta hastighetsgränser för körkortsåterkallelse och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att införa ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsen bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning och förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikanalys i uppdrag att analysera och föreslå en förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst till följd av en väginvestering ställd i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att de som har dömts för rattfylleri bör få ett krav på alkoholinskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

*2017/18:2781 av Carina Ståhl Herrstedt (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att införa obligatoriska läkarkontroller av körkortsinnehavare och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2801 av Ida Drougge och Erik Bengtzboe (båda M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över nuvarande regler för körkort som gör att små, lätta bilar med sämre bromssystem tillåts dra större och tyngre släp än vad större och säkrare bilar gör och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2848 av Rickard Nordin (C):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa lagkrav på vinterdäck på samtliga hjul för tunga lastbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:2862 av Rickard Nordin (C):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hänsyn till samtliga trafikslag vid vägbyggnationer och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ställa krav på minimerande av döda vinkeln på tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3207 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att minska antalet handledartillstånd och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3208 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att ge behörighet att köra lätt motorcykel vid innehav av B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3323 av Boriana Åberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att överväga att införa en trafiklärlarlegitimation och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3392 av Erik Bengtzboe (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att tillåta högersväng vid rödljus och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3457 av Lars Beckman (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att höja högsta tillåtna hastighet på motorvägar till 130 km/tim och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3462 av Nina Lundström m.fl. (L):*

24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om hästvagnar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3474 av Johan Hedin och Anders Åkesson (båda C):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tydliggöra lagen vad beträffar framförande av fordon på ett sätt som innebär fara för andra, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att främja bruket av alkoholås i fordon och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda tekniksatsning för ökad trafiksäkerhet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3475 av Per Åsling (C):*

4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skadeförebyggande åtgärder, t.ex. stängsel och övergångar vid vägar och järnvägar, och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3506 av Johan Hedin (C):*

3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillsätta en utredning syftande till att göra framförande av motorcyklar tillverkade före 1960, med en maximal cylindervolym på 99 kubikcentimeter, lagligt för förare som innehar B-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3526 av Josef Fransson (SD):*

2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om trafiksäkerhet kopplat till motorutövande och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3534 av Johnny Skalin (SD):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett statligt stopp för obevakade järnvägsövergångar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3661 av Camilla Waltersson Grönvall (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att utvärdera de nya kraven för att ta mc-körkort enligt EU-direktivet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att ta fram förslag på hur systemet för mc-körkort kan förbättras och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om möjligheten att undersöka om Sverige kan bli försöksland i EU för ett nytt system för att få mc-körkort och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3662 av Camilla Waltersson Grönvall (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ta fram en tydlig handlingsplan och att genomföra den för att få bort de olagliga körkortet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3664 av Lotta Olsson (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om översyn av förarutbildningssystemet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3666 av Edward Riedl (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att justera rådande dubbdäckslagstiftning till att anpassas till de skilda väderförhållandena i landet och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3669 av Edward Riedl (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att genomföra en översyn av hastighetsbegränsningarna på vägarna i syfte att värna både trafiksäkerhet och framkomlighet och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja högsta tillåtna hastighet för bärgningsbilar och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3732 av Betty Malmberg (M):*

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att Transportstyrelsens krav på synfält bör anpassas till rådande forskning och evidens och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att harmonisera Transportstyrelsens krav på synfält med kraven i övriga EU-länder och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av att utvärdera Transportstyrelsens statiska synfältskrav från 2010 kopplat till deras påstådda effekt på körförmågan och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3766 av Robert Halef m.fl. (KD):*

7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om säkra räckten för mc-förare och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att fortsätta det förebyggande arbetet gällande nolltolerans mot alkohol och narkotika i trafiken och tillkännager detta för regeringen.

11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en utredning om alkoholås eller annan teknik som förhindrar rattfylleri på alla nya bilar i Sverige och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att uppdra till Trafikverket att utreda behovet av strategiskt placerade alkobommar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera effekterna av den nya bestämmelsen om vinterdäckskrav för tunga fordon och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov eller körprov för körkortsbehörighet B till sex månader och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att minska antalet körkortselever som en privatperson kan handleda samtidigt från femton till fem och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att det bör införas en särskild färg på registreringsskyltar för registrerade körskolebilar och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om alkoholås på alla nya fordon som används i körkortsutbildning och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3833 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M):*

25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera i EU för ett förenklat regelverk kring mc-körkort med syfte att effektivisera processen och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att vidta åtgärder för att minska antalet förfalskade och ogiltiga körkort och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en generell översyn av körkortsutbildningen för större effektivitet och genomlysning av de olika momenten som ingår och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör skärpa kraven vad gäller uppvisande av giltigt körkort i syfte att underlätta för polis och rättsväsen och tillkännager detta för regeringen.

29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket för vinterdäck och anpassa detta efter väderförhållandena i olika delar av landet och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att göra en översyn av hastighetsbegränsningarna i städerna i syfte att höja trafiksäkerheten och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att ge Trafikverket i uppdrag att höja maxhastigheten på lämpliga motorvägssträckor till 130 km/h och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att inkludera mc i nollvisionen och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att regeringen bör agera mot svarta bilskolor genom att bl.a. se över möjligheten att ytterligare begränsa antalet handledarskap per person och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3894 av Jessica Rosencrantz m.fl. (M, C, L, KD):*

13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa vinterdäckskrav på tillkopplade släpfordon på över 3,5 ton och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheterna att förlänga giltighetstiden för godkänt kunskapsprov och körprov för körkortsbehörighet B och tillkännager detta för regeringen.

*2017/18:3905 av Betty Malmberg (M):*

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över möjligheten att höja bötesbeloppet vid fortkörning förbi pågående vägarbeten och tillkännager detta för regeringen.