

## Motion till riksdagen 2006/07:T420

av Karin Svensson Smith m.fl. (mp)

# Trafiksäkerhetsåtgärder

## Innehållsförteckning

Förslag till riksdagsbeslut .....	2
Inledning .....	4
Forskningsläget .....	4
Hastighet och trafikolyckor.....	5
Högre fart ger längre stoppträckor.....	6
Hastigheternas miljöpåverkan .....	6
Bullret ökar med hastigheten.....	6
Mänskligare tätort med 30 km/tim .....	6
Hastigheterna påverkar landskapet.....	7
Hastighet och jämställdhet .....	7
Förslag till beslut.....	7
Körkortsåterkallelse .....	7
Pricksystem .....	8
Dagsböter för fortkörning.....	8
Höj trafikpolisens kompetens och status .....	8
Ge försäkringsbolagen insyn i belastningsregistren .....	9
Beslag av fordon .....	9
Hastighetsövervakning .....	9
Trafikövervakningskameror .....	10
Ägaransvar .....	10
Utbildning för förare till utryckningsfordon.....	11
Värdering av trafikdöd .....	11
Kvalitetssäkra alkolåsen .....	11
Rattfylleridom ska leda till krav på alkolås .....	12
Trafikskadeersättningen .....	12
Riskutbildning ska ske separat .....	13

Fel! Okänt namn på

## Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om sänkta hastighetsgränser för körkortsåterkallelse.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om behovet av att utreda möjligheterna att införa ett prick- eller klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att utreda möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem.<sup>1</sup>
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att utreda möjligheten till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.<sup>1</sup>
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att försäkringsbolagen bör ges insyn i belastningsregistren för att få ett tillförlitligt underlag för att differentiera försäkringspremierna efter skaderisk.<sup>2</sup>
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att polisen ska ha rätt att beslagta fordon eller del av fordon alternativt förse det med hjulboja i samband med grova trafikförseelser.<sup>1</sup>
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen införa krav med vidhängande återrapportering angående hastighetsövervakningens kvantitet och kvalitet.<sup>1</sup>
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att resurser för automatisk trafiksäkerhetskontroll bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder kronor som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag så att alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning.
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvaret hos fordonsinnehavare.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att Vägverket bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra utryckningsfordon.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anføres om att Vägverket i sitt regleringsbrev får ett utpekat uppdrag att kvalitetssäkra alkolåsen.

**Fel! Okänt namn på**

13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att de som dömts för rattfylleri får ett krav på alkoholinskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att avskaffa nuvarande regel om trafikskadeersättning till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador.<sup>2</sup>
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att den obligatoriska riskutbildningen sker vid ett tillfälle som är separerat från halkkörningen och andra eventuella obligatoriska moment i körkortsutbildningen.

<sup>1</sup> Yrkandena 3, 4, 6 och 7 hänvisade till JuU.

<sup>2</sup> Yrkandena 5 och 14 hänvisade till CU.

Fel! Okänt namn på

## Inledning

Sveriges riksdag har beslutat att en nollvision ska vara styrande för trafiksäkerhetsarbetet. Såväl vad gäller visionens innehåll som storleken på de medel som anslagits till Vägverket för att nå dit gör att Sverige är ett av de mest ambitiösa länderna i världen vad gäller trafiksäkerhet. I förhållande till den ständigt ökande vägtrafikvolymen är risken för att dö och skadas i trafiken mindre än i många andra länder. Ändå verkar nollvisionens etappmål för 2007 mycket svårt att nå enligt alla aktörer inom trafiksäkerhetsområdet. Samhälls-ekonomiskt är det synnerligen bekymmersamt att antalet personskador till följd av trafiken uppgår enligt försäkringsbolagens statistik till cirka 60 000 per år. Många sjukhusdagar, åtskilliga sjukskrivningsdagar och mycket mänskligt lidande skulle sparas om trafikolyckorna blev färre och mindre allvarliga.

Vägtrafikinspektionen lämnade 2004 en rapport med titeln Trafiksäkerhetens utveckling efter beslutet om Nollvisionen 1997 med fokus på 11-punktsprogrammet. I rapporten konstateras att säkerheten på våra vägar har försämrats och utvecklingen går inte i riktning mot det etappmål som innebär att antalet omkomna i vägtrafiken maximalt får uppgå till 270 personer år 2007. Vidare noteras det oroväckande i att antalet förare som är onyktra eller drogpåverkade har ökat. Lika illavarslande bedöms att överträdelsena av hastighetsgränserna har ökat samtidigt som polisens resursinsatser för hastighetsövervakning har minskat. Slutsatsen är att de åtgärder som vidtagits från olika myndigheter, företag och övriga aktörer inte sammantaget haft tillräcklig effekt för att förbättra säkerheten på våra vägar. För att upprätthålla respekten för riksdagen som beslutsfattare bör följande göras för att nå nollvisionen:

1. Sänka hastigheten i vägtrafiken
2. Få bort alkohol och droger från vägtrafiken
3. Öka andelen kollektivtrafik bland personresorna
4. Föra över en del av godstrafiken på vägarna till spår och sjöfart
5. Se till att bilbälten alltid används av alla i fordonet.

De tredje och fjärde åtgärderna behandlas i en partimotion från Miljöpartiet om klimatpolitik.

## Forskningsläget

EU-kommissionen formulerade 2001 i vitboken – Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: vägval inför framtiden – ett trafiksäkerhetsmål för den Europeiska unionen. Man fastställde därigenom att antalet dödsfall på Europas vägar skall halveras från 40 000 till 20 000 före utgången av 2010. I anslutning till detta trafiksäkerhetsmål initierades ett antal brett upplagda forskningsprojekt vilka syftade till att förbättra kunskapen om vilka åtgärder

## Fel! Okänt namn på

som är lämpliga för att uppnå en sådan minskning. Kunskap om trafikövervakningens och sanktionernas betydelse för graden av regelefterlevnad vad gäller hastighet, bältesanvändning och nykterhet finner man huvudsakligen inom ramen för den satsningen.

Genomgången av de nya europeiska forskningsresultaten (se Research Retort in Sociology of Law 2005:1) visar bl.a. följande:

- ? Det råder samstämmighet om att hastigheten utgör en nyckelfaktor vid trafikolyckor. Om man uppnår regelefterlevnad avseende hastighetsbegränsningar skulle antalet döda och skadade i trafiken minska drastiskt.
- ? Empirin visar i princip entydigt på att upptäcktsrisken och sanktionerna har avgörande betydelse för i vilken utsträckning människor följer trafikregler. Som exempel på hur snabbt man kan nå resultat med den här typen av strategier kan nämnas det franska projekt som år 2003 sänkte antalet dödsfall med 20,9 % jämfört med året innan. Huvudsakliga åtgärder var ökad kontroll av hastighet och bälte i kombination med strängare sanktioner och ett stort medialt intresse.
- ? Svenska bilförare tillhör tillsammans med danskar, cyprioter och polacker den europeiska toppgruppen vad gäller att uttrycka sin uppskattning av att köra bil fort.
- ? Bilförare tenderar att betrakta sina egna hastighetsöverträdelser som tämligen ofarliga och andras som riskfyllda.
- ? Sverige utgör tillsammans med Frankrike de två länder i Europa där bilförarna har svårast att se samband mellan hastighetsöverträdelser och ökad olycksrisk.
- ? De svenska vägarna håller hög standard (särskilt i förhållande till trafikvolymen) vilket medfört goda effekter men också gör att människor frestas att höja hastigheten.
- ? Antalet hastighetsöverträdelser är fler i länder med många olika hastighetsgränser.

## Hastighet och trafikolyckor

Totalt sett är trafiksäkerhetsproblemen relaterade till hastighetsöverträdelser större än någon annan faktor som orsakar problemen och beräknas kosta 150–200 liv årligen. Så här skriver Vägverket på sin hemsida om hastighet:

Vi fattar inte att hastigheter är farliga. Det kan vara lika farligt att köra för fort som att falla utför ett stup eller från ett högt hus. Men vi uppfattar inte automatiskt hastigheten som farlig när vi åker bil. Det beror på att vi människor fortfarande reagerar som om vi levde på stenåldern. Våra gener har inte hunnit anpassa sig till utvecklingen. Därför inser vi direkt faran med att falla från en höjd, men inte hur farligt det är att krocka i 90 km/tim. Hastigheten i kollisionsögonblicket är helt avgörande för hur svårt människor skadas i en trafikolycka. Hög hastighet bidrar också till att olyckor alls inträffar.

Fel! Okänt namn på

## Högre fart ger längre stoppsträckor

När farten ökar så ökar bromssträckan ännu snabbare. Den totala stoppsträckan blir också mycket längre. Stoppsträckan delas in i reaktionssträcka och bromssträcka. Reaktionssträckan är den sträcka som bilen hinner åka under den sekund som det tar att reagera för exempelvis ett hinder. Bromssträckan är sträckan som bilen rullar från det att bromspedalen trampas ner tills bilen stannar. Vid 70 km/tim är reaktionssträckan 19 meter och bromssträckan 24 meter. Totalt är stoppsträckan 43 meter. Vid 90 km/tim är motsvarande siffror 25 meter respektive 40 meter. Den totala stoppsträckan blir då alltså 65 meter.

## Hastigheternas miljöpåverkan

Miljömålsrådet anger i sina rapporter att vägtrafiken är den största enskilda orsaken till att miljömålen inte nås. Detta gäller särskilt för klimatmålet. När hastigheten ökar, så ökar även fordonets förbrukning av bränsle. Den som kör i 100 km/tim förbrukar ca 1 dl mer bränsle per mil än den som kör i 90 km/tim. Utsläppet av koldioxid beror på bränsleförbrukningen och ökar därmed lika mycket. Avgasutsläppen av bland annat kväveoxider ökar ännu mer. Koldioxid bidrar till växthuseffekten, medan kväveoxider bidrar till förorening och övergödning. Utsläppen av hälsovådliga ämnen som kolväten och kvävedioxid blir mindre.

## Bullret ökar med hastigheten

Bullerstyrningarna från ett fordon ökar i takt med hastigheten. När en personbil kör snabbare än 40–50 km/tim överröstas motorljudet av buller från däck-en. Bullret ökar sedan ytterligare. Exempelvis är bullerökningen mellan 90 km/tim och 100 km/tim ca 25 procent.

## Mänskligare tätort med 30 km/tim

I tätorter blir det av säkerhetsskäl allt vanligare med 30 km/tim som hastighetsgräns där bilar delar utrymme med gående och andra oskyddade trafikanter. Bullret minskar till hälften och luftkvaliteten förbättras. Den lugnare och säkrare trafiksituationen leder till ökat gående och cyklande vilket är avgörande för att nå folkhälsomålen. Barnen kan ta sig till skolan på egen hand, nattsömnen blir bättre för invånarna och det går att prata i normal samtalston på gatuserveringar.

## Hastigheterna påverkar landskapet

Höga hastigheter påverkar hela landskapet. Om vi vill köra fort, måste vägen och sidoområdena vara breda för att säkerheten ska garanteras. På vintern slits vägbanan snabbare ner av dubbar om hastigheterna är höga. Salt och partiklar från däck och vägbanan sprids i större områden längs vägen ju högre hastigheterna är.

## Hastighet och jämställdhet

Män och kvinnor har olika attityder till hastighet. Kvinnor i allmänhet prioriterar säkerhet framför hastighet. Kvinnor har i regel jämfört med män en mer positiv inställning till sänkta hastighetsgränser, hastighetsövervakning och andra åtgärder som syftar till att minska olyckorna i trafiken. Värderingarna återspeglar sig också i beteendet. Kvinnor väljer oftare kollektivtrafik och tycks ha en högre tröskel för att utsätta sig själv samt andra för faror i trafiken. Kvinnor är mycket sällan vållande till andras död i trafiken. Män kör fortare och tar större risker. 92 % av dem som faller för vansinneskörningar (mer än 36 km/tim över hastighetsgränsen) är män.

## Förslag till beslut

### Körkortsåterkallelse

Nuvarande bötesbelopp är dock så låga att de bara har en avskräckande effekt för mycket få personer. Körkortsåterkallelse har också en starkt preventiv effekt. Många av dem som överskrider gällande hastighetsgränser anstränger sig samtidigt för att hålla sig under den hastighet som leder till körkortsåterkallelse. Att dra in körkortet först vid överträdelse med 30 km/tim vid högre hastigheter och 20 km/tim vid lägre hastighetsgränser är för slapt om riksdagens intentioner med nollvisionen ska tas på allvar. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 15 km i samband med hastighetsöverskridelse vid 70 km/tim-gräns och däröver. Gränsen för körkortsåterkallelse bör sänkas med 10 km/tim i samband med hastighetsöverskridande vid 30 km/tim och 50 km/tim. Hastighetsöverträdelse lägre än 15 km/tim ska leda till körkortsåterkallelse i minst ett år. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om sänkta gränser för körkortsåterkallelse.

Fel! Okänt namn

## Pricksystem

Den allmänna inställningen till fortkörning, speciellt bland män, behöver förändras om nollvisionen ska realiseras. Överåklagare Sven-Erik Alhem illustrerade vid ett trafiksäkerhetsseminarium 28/9 2005 gällande norm med följande tänkvärda liknelse ”Om man kommer för sent till en middag för att man åkt fast för fortkörning är det helt okej, men om man gör det för att man har stulit en vas på Åhléns är det inte det.” Ett sätt för lagstiftaren att visa att man menar allvar är att övervakning och sanktioner korresponderar med det lagfästa regelsystemet. Innehav av körkort bör inte ses som en mänsklig rättighet. Det borde ses som ett förtroende som kan dras in om förtroendet missbrukas genom att man utsätter andra för fara. För att öka respekten för trafiksäkerhetsbestämmelserna kan man lära av det danska exemplet med ett klippkorts- eller pricksystem för trafikförseelser – tre klipp leder till körkortsåterkallelse. Med hjälp av detta system har antalet döda i trafiken minskat till den nivå Danmark hade för 60 år sedan. Riksdagen bör ge som sin mening regeringen till känna behovet av att utreda möjligheterna att införa ett prick/klippkortssystem liknande det som tillämpas i Danmark för körkortsåterkallelser till följd av trafikförseelser.

## Dagsböter för fortkörning

Även med 2006 års höjning av hastighetsböterna har dessa sannolikt en mycket liten preventiv effekt annat än för människor med mycket låga inkomster. I Finland och flera andra länder tillämpas ett dagsbotssystem som visar att lagstiftaren är seriös med att överträdelse av gällande hastighetsgränser är en allvarlig förseelse eftersom den utsätter andra medborgare för en påtaglig olycksrisk med kroppsskada eller död som eventuell följd. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen sagts om att utreda möjligheterna att överföra de nuvarande hastighetsböterna till ett dagsbotssystem.

## Höj trafikpolisens kompetens och status

Ett argument som ofta används mot att t ex införa dagsböter för hastighetsöverträdelser är att det skulle belasta ett redan hårt ansträngt åklagarväsende. Vägarna är redan den största brottsplatsen. Det skulle underlätta väsentligt för de rättsvårdande myndigheterna om de poliser som är lämpade kunde få fortbildning och tillräcklig kompetens för att föra sin egen talan vid trafikbrott. En dylik miniåklagarutbildning borde vara en fortbildningsmöjlighet för tillräckligt meriterade poliser. En sidoeffekt av detta är att det skulle höja trafikpolisens status. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna behovet av att utreda möjlighet till fortbildning som ger behörighet för poliser att föra sin egen talan vid trafikbrott.



## Ge försäkringsbolagen insyn i belastningsregistren

Försäkringsbolagen gör redan idag riskbedömningar av enskilda försäkringsstagare. Det rör sig om faktorer som bostadsort, ålder, kön och tiden för innehav av körkort i kombination med bilmodell, stöldsdydd, garage, skaderisk etc. Men i och med att försäkringsbolagen inte har tillgång till belastningsregistren kan bedömningen av skaderisk bli grov och det finns risk för att det blir en kollektiv bestraffning av alla unga män eftersom de som grupp bevisligen är överrepresenterade bland vållande till trafikolyckor. Samtidigt innebär bolagens bristande underlag för en sakligt grundad premiedifferentiering utifrån skaderisk att skötsamma bilister betalar för höga premier på grund av att en liten grupp nonchalerar de gemensamma reglerna och därför orsakar olyckor. En fördel med större möjlighet till en sakligt grundad differentiering är att det finns större utrymme för att sänka premierna för dem som vidtar aktiva säkerhetsåtgärder som sänker risken för trafikolycka exempelvis genom att installera alkolås. Man kan jämföra med möjligheterna att inhämta kreditupplysning om kunder. Detta anses inte integritetskränkande, trots att informationen kan påverka utgången av en affärsuppgörelse. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om att försäkringsbolagen ges insyn i belastningsregistren för att få ett tillförlitligt underlag för att differentiera försäkringspremierna efter skaderisk.

## Beslag av fordon

En del av dem som kör för fort, särskilt de som står för vansinneskörningarna (mer än 36 km/tim över hastighetsgränsen) har inget körkort. Risken för återfall i trafikfarligt beteende är extra stor hos denna grupp. Beslag av fordon/del av fordon kan vara rimligt för att skydda andra trafikanter. Det kan också vara en åtgärd som stävjar ojust konkurrens i yrkestrafiken. Tyvärr ställs sällan trafiksäkerhetskrav vid upphandling av transporter. Detta förhållande missgynnar den yrkestrafik som följer gällande trafikbestämmelser och inte pressar sina chaufförer till trafikfarligt beteende. Riksdagen bör som sin mening ge regeringen till känna att polisen ska ha rätt att beslagta fordon/del av fordon alternativt förse med hjulboja i samband med grova trafikförseelser.

## Hastighetsövervakning

I det regleringsbrev som nu styr polisens verksamhet anges vilka uppgifter som är prioriterade. Övervakning av den tunga trafiken anges, men inget annat som gäller trafiksäkerhet. Många försöker komma åt hastighetsproblemet på vägarna genom att laborera med nya hastighetsgränser. Men eftersom det bara är en av alla skyltade maxhastigheter som respekteras av mer än hälften av de förbipasserande fordonen är ökad hastighetsövervakning mycket väsentligare för att komma åt de hastighetsrelaterade olyckorna. Ambitionen vad gäller hastighetsövervakning varierar beroende på de olika länspolis-

**Fel! Okänt namn på**

mästarnas upplägg av det polisiära arbetet i respektive län. Med tanke på hastigheternas strategiska betydelse för att nå nollvisionen och dess etappmål borde hastighetsövervakning ingå bland de uppgifter som prioriteras i hela landet. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vikten av att i regleringsbrevet till Rikspolisstyrelsen införa krav med vidhängande återrapportering angående hastighetsövervakningens kvantitet och kvalitet.

## Trafikövervakningskameror

Vägverket och Rikspolisstyrelsen har under några år haft försöksverksamhet på ett femtiotal vägsträckor med trafiksäkerhetskameror som automatiskt fotograferar fordon som kör för fort.

Resultaten av de försök som genomförts i Sverige och utomlands är mycket positiva. På vissa sträckor i Sverige har trafiksäkerhetskamerorna bidragit till att antalet dödsolyckor sjunkit med 60 procent. På samma sträckor har antalet svårt skadade minskat med 30 procent.

Miljömålskommittén konstaterade att hastighetsövervakning med kameror var (och är) den i särklass mest kostnadseffektiva klimatåtgärden staten kan vidta. 700 hastighetskameror ska det närmaste året placeras ut i landet. När de olika vägverksregionerna inventerade behovet av automatisk hastighetsövervakning summerades behovet till 1 100 kameror. Eftersom hastighetsövervakning är den mest kostnadseffektiva åtgärden både i förhållande till trafik-säkerhetsmålet och till klimatmålet borde alla dokumenterat farliga vägar förses med erforderlig hastighetsövervakning. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna att resurser för ATK, Automatisk trafik-kontroll, bör öronmärkas inom ramen för de 4,9 miljarder som Vägverket har i årligt trafiksäkerhetsanslag.

## Ägaransvar

En klar majoritet i riksdagen har uttalat att ägare till bilar ska ha upplysningsplikt i förhållande till vem som kört bilen om det inte är ägaren själv som har gjort det. För det fall ägaren vägrar bör vederbörande själv erlagga hastighetsböter eller andra sanktioner som kan vara aktuella vid en eventuell regelöverträdelse. Ska satsningen på ATK bli riktigt effektiv fordras ett dylikt ägaransvar. I dag går för mycket av polisens dyrbara tid till att jämföra foton från hastighetskameran med körkortsregistret och det är för enkelt att slippa undan utan rättmätiga straff. Regeringen har låtit utreda överföring av ansvaret till bilägaren. Riksdagen bör därför ge regeringen till känna att den bör återkomma till riksdagen med ett lagförslag om ägaransvar i enlighet med vad som beskrivits ovan.

## Utbildning för förare till uttryckningsfordon

Det finns ett berett förslag till utbildning och förarprov för dem som kör uttryckningsfordon. Detta förslag har remissbehandlats men inte föranlett något förslag från regeringen. Eftersom flera av huvudmännen för de verksamheter som använder sig av uttryckningsfordon tvingats göra besparingar, så har förarutbildningen drabbats i några fall. Allmänheten förväntar sig att exempelvis föraren av en brandbil vid uttryckning erlagt förarbevis för det fordon han/hon framför i hög hastighet. Så borde också vara fallet. Riksdagen bör därför ge regeringen till känna att Vägverket bör få i uppdrag att fastställa en plan för utbildning samt förarprov som ska vara obligatoriskt för att få behörighet att köra uttryckningsfordon.

## Värdering av trafikdöd

Tidsvinst angiven i minuter anges ofta som ett motiv för att anlägga en ny väg eller att bygga om en befintlig väg. En rakare och bredare väg ökar bilens konkurrenskraft i förhållande till andra transportslag och ökar risken för att människor höjer hastigheten. Men den 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. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna behovet av att ge Statens institut för kommunikationsanalys i uppdrag att analysera och föreslå förändrad värdering av trafiksäkerhet – beräknad tidsvinst på grund av väginvestering ställt i relation till tidsförlust i samband med dödsfall i trafiken.

## Kvalitetssäkra alkolåsen

Riksdagens trafikutskott gjorde i betänkande 2005/06:TU13 ett tillkännagivande om att regeringen måste tillse att säkerställa en oberoende kvalitetsbedömning av alkolås. Det finns bristfälliga alkolås på marknaden. I dag finns inget formellt typgodgännande av alkolås och alkolåssystem. Det finns inte heller någon generell reglering av hur alkolåsens funktion fortlöpande ska kontrolleras. Motorförarnas Helykterhetsförbund, MHF, har informellt tagit på sig rollen att testa de alkolås som förekommer på marknaden och ge rekommendationer om dessa. Ett stort antal nya alkolås med vitt skilda tekniska system har kommit ut i handeln de senaste åren. Om målet om ett lagkrav på alkolås i nya fordon ska vara trovärdigt måste uppgiften att kvalitetssäkra alkolåsen flyttas från den ideella organisationen MHF till en myndighet, lämpligen Vägverket. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om att Vägverket i sitt regleringsbrev får ett utpekad uppdrag att kvalitetssäkra alkolåsen.

Fel! Okänt namn

## Rattfylleridom ska leda till krav på alkoholås

Sedan programmet med villkorlig körkortsåterkallelse startade 1999 har ca 1 900 personer beviljats möjlighet att delta i försöksverksamhet där deltagande i alkoholrehabilitering kombinerats med ett bibehållet körkortstillstånd i kombination med alkoholås. I ungefär hälften av fallen har programmet avbrutits i förtid. Av alla dem som lagförts för rattfylleri sedan programmet startade har endast ca en procent gått in i och fullföljt det frivilliga alkoholås- och rehabiliteringsprogrammet. Övriga 99 procent är en stor fara i trafiken. Risken för att de som lagförts för rattfylleri återfaller är stor. Cirka en tredjedel av de dömda blir tagna för samma brott igen inom tio år. Eftersom polisen inte har resurser att kolla mer än en bråkdel är mörkertalet för rattfyllerister stort. De som bäst behöver alkoholås vill inte ha dem ens om de är gratis. Detta räcker som argument för att alla fordon borde vara utrustade med teknik som gör att fordonet inte går att starta om föraren har alkohol i utandningsluften. Varför ska den som dömts för rattfylleri inte tvingas ha alkoholås när vederbörande ger sig ut i trafiken igen? Det borde vara lika självklart att människor med alkoholproblem har krav på alkoholås inskrivet i körkortet som att synsvaga har krav på glasögon som körkorts villkor. Riksdagen bör därför som sin mening till regeringen ger till känna att de som dömts för rattfylleri får ett krav på alkoholås inskrivet i körkortet som villkor för fortsatt körkortsinnehav.

## Trafikskadeersättningen

Flera opinionsundersökningar visar att allmänheten anser att alkohol inte alls hör hemma i trafiken. Ändå finns det lagregler och tillämpning av dessa som snarast ger besked om motsatsen. Reglerna i trafikskadelagen och skadeståndslagen medför nämligen att den som kört alkoholpåverkad och därmed har medverkat till sin egen personskada ändå kan få full och ojämkad ersättning vid en trafikolycka. Att en förare får högre ersättning om han bryter mot grundläggande normer och kör rattfull än den som skadas i ett annat sammanhang, t ex den som cyklar omkull eller skadar sig på annat sätt, är stötande och undergräver förtroendet för riksdagen samt de rättsvårdande myndigheterna. Överkompensationen till rattfulla förare som skadas sker trots att vederbörande har utsatt andra för en betydande risk att dödas eller skadas. I slutet av december 2004 inträffade en tragisk trafikolycka i Skåne. En berusad långtradarchaufför körde på fel sida av motorvägen och orsakade vid kollisioner med två bilar fem människors död, däribland en hel familj. Chauffören, som var från ett annat land, klarade sig utan fysiska skador. Enligt svensk rätt har han rätt till ersättning från den svenska trafikförsäkringen för sina personskador, fysiska och psykiska, oavsett att han orsakade fem människors död genom grovt rattfylleri. Endast om trafikförsäkringsbolaget kan bevisa att han genom egen oaktsamhet orsakade sina egna skador, i kombination med rattfylleri, finns möjlighet att jämka ersättningen. På grund av svensk ersättningspraxis är han dock alltid garanterad 90 % av sin inkomst upp till ett belopp av ca 300 000 kr (7,5 x basbeloppet). Frågan om eventuell förändring

Fel! Okänt namn på

av trafikskadelagen har beretts på Justitiedepartementet i sex år. I mars 2000 lämnade Försäkringsförbundet och Trafikförsäkringsföreningen en skrivelse till regeringen med begäran om översyn av vissa bestämmelser i trafikskadelagen. Ett motiv som angetts för saktfärdigheten är processerna kring framtagande av det femte motorfordonsförsäkringsdirektivet. Detta direktiv har antagits och publicerats den 11 juni 2005. Implementeringen i svensk rätt skall vara genomförd senast den 11 juni 2007. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om att avskaffa nuvarande regel om trafikskadeersättningen till rattfulla förare som själva medverkat till sina skador.

## Riskutbildning ska ske separat

Riksdagen har beslutat att det utöver halkkörning ska finnas ett annat obligatoriskt moment för att få körkortstillstånd – en riskutbildning. Denna utbildning syftar till att de som ska ta körkort ska få utbildning om bl a alkohol och/eller höga hastigheters samband med trafikolyckor. Unga män är kraftigt överrepresenterade i olycksstatistiken och deras andel bland dem som vållar dödsolyckor ökar ständigt. Tyvärr har regeringen föreslagit att riskutbildningen av kostnadsskäl ska kombineras med det obligatoriska halkkörningsmomentet. Denna besparingsiver riskerar att tillintetgöra syftet med riskutbildningen. Det finns starka pedagogiska argument för att skilja de olika utbildningsmomenten åt. Att köra på en halkkörningsbana är nästan alltid en så omtumlande upplevelse för körkortsaspiranten att vederbörande knappast är mottaglig för riskutbildningsmomentet eftersom det för att vara meningsfullt kräver aktivt deltagande. Dessutom är det endast 5 av de 38 trafikövningsplatserna i Sverige som har egen personal med utbildning som är relevant för en riskutbildning. Riksdagen bör därför som sin mening ge regeringen till känna att den obligatoriska riskutbildningen sker separerat från halkkörningen och andra eventuella obligatoriska moment i körkortsutbildningen.

Stockholm den 31 oktober 2006

*Karin Svensson Smith (mp)*

*Bodil Ceballos (mp)*

*Jan Lindholm (mp)*

*Tina Ehn (mp)*