



## Fortsatt arbete för en säker vägtrafik

---

### Sammanfattning

I betänkandet behandlas regeringens proposition Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160) samt 230 motionsyrkanden. De behandlade förslagen berör trafiksäkerhet och närliggande ämnesområden.

Utskottet konstaterar inledningsvis att antalet döda och skadade i vägtrafiken inte minskar i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen. Enligt utskottet bör detta dock inte föranleda några förändringar av dessa mål. Den ogynnsamma utvecklingen måste i stället bemötas med ytterligare krafttag i syfte att förbättra trafiksäkerheten, och mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet måste göras för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Angående den övergripande inriktningen för detta trafiksäkerhetsarbete anser utskottet att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör fortsätta och intensifieras. Trafikanterna måste samtidigt förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning. Utskottet tillstyrker mot denna bakgrund regeringens förslag till inriktningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Angående alkohol och droger i trafiken anför utskottet att detta måste motverkas kraftfullt på alla sätt. Berörda aktörer förutsätts därför överväga och införa ytterligare åtgärder i syfte att skapa en säker trafikmiljö utan alkohol och droger. Utskottet välkomnar de i propositionen aviserade åtgärderna och förutsätter bl.a. att det vidare arbetet inom området ges högsta prioritet samt att tidsplanen för installation av alkoholås i hela eller delar av fordonsflottan förkortas.

Utskottet anser att en sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är nödvändig för att etappmålet för år 2007 skall uppnås. Därför krävs åtgärder även inom detta område. Det handlar om en anpassning av hastighetsgränserna bl.a. utifrån nollvisionen. Det handlar även om tekniska hjälpmedel som intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA). En utökad automatisk hastighetsövervakning med kameror är också ett effektivt verktyg i detta arbete. Enligt utskottets mening kan dock kameraövervakning inte ersätta manuell övervakning eftersom trafikpolisen har en rad

viktiga uppgifter för att säkerställa en god trafiksäkerhet. Utskottet välkomnar även en översyn av penningbotssystemet och ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser.

Utskottet anser vidare att en fortsatt utbyggnad och förbättring av vägsystemet är en av de viktigaste åtgärderna för att nå ökad trafiksäkerhet. Utskottet ser därför positivt på vidtagna och planerade åtgärder inom detta område som t.ex. mittseparering, anläggande av cirkulationsplatser och skapande av en trafiksäker miljö.

Utskottet ser med oro på att de senaste årens utveckling har inneburit fler förolyckade barn i trafiken. Utskottet förutsätter därför att ytterligare åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten för denna trafikantgrupp vidtas. Utskottet förutsätter även att de funktionshinderade behov av en trafiksäker miljö ägnas tillbörlig uppmärksamhet.

Vad gäller körkortsbildningen menar utskottet att regeringens förslag till förändring av denna innebär en angelägen förbättring, med positiva konsekvenser för såväl den enskilda som för trafiksäkerhetsutbildningen.

Utskottet har vidare inget att erinra om regeringens lagförslag om fordonseskort samt nya verkställighetsregler för överlastavgifter.

Utskottet tillstyrker regeringens proposition och avstyrker de i betänkandet behandlade motionsförslagen.

Till betänkandet fogas totalt 21 reservationer och 2 särskilda yttranden. Reservanterna betonar bl.a. att de senaste årens trafikskadeutveckling troligtvis innebär att de av riksdagen beslutade målen inte kommer att uppnås samt att detta är ett misslyckande som måste tas på allvar. Vidare efterfrågas ett antal ytterligare åtgärder, exempelvis satsningar på en trafiksäker infrastruktur, utökad polisövervakning och förändrat regelverk på några områden.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	1
Utskottets förslag till riksdagsbeslut.....	5
Redogörelse för ärendet.....	10
Propositionens huvudsakliga innehåll.....	10
Utskottets överväganden.....	11
Mål och övergripande prioriteringar.....	11
Alkohol och droger i trafiken.....	24
Hastigheter.....	35
Övervakning och sanktioner.....	38
Infrastrukturen.....	42
Barn i trafiken.....	46
Funktionshindrade i trafiken.....	53
Körkortsutbildningen.....	56
Skylt för nya körkortsinnehavare.....	61
Återkallelse av körkort.....	63
Utländska körkorts giltighet.....	67
Administration av körkortsärenden.....	69
Typgodkännande och viss fordonstrustning.....	71
Moped och motorcykel.....	72
Cykel.....	79
Buss.....	82
Mobiltelefoni i trafiken.....	83
Trafikbestämmelser m.m. ....	85
Djur i trafiken.....	87
Pisksnärtsskador.....	88
Frivilligorganisationer och trafiksäkerhetsarbetet.....	90
Nya verkställighetsregler för överlastavgifter.....	91
Fordonsgodkännande.....	93
Reservationer.....	97
1. Mål och övergripande prioriteringar, punkt 1 (m, fp, kd, c).....	97
2. Alkohol och droger i trafiken, punkt 2 (fp, kd, c).....	98
3. Alkohol och droger i trafiken, punkt 2 (m).....	99
4. Hastigheter, punkt 3 (m).....	100
5. Övervakning och sanktioner, punkt 4 (m, kd).....	101
6. Infrastrukturen, punkt 5 (m, fp, kd, c).....	102
7. Barn i trafiken, punkt 6 (m, fp, kd, c).....	103
8. Körkortsutbildningen, punkt 8 (m).....	103
9. Körkortsutbildningen, punkt 8 (fp).....	104
10. Körkortsutbildningen, punkt 8 (kd).....	105
11. Återkallelse av körkort, punkt 10 (fp).....	106
12. Moped och motorcykel, punkt 14 (m).....	106
13. Moped och motorcykel, punkt 14 (fp).....	107
14. Moped och motorcykel, punkt 14 (kd).....	108
15. Moped och motorcykel, punkt 14 (c).....	109
16. Cykel, punkt 15 (m).....	110
17. Cykel, punkt 15 (kd).....	111

18. Mobiltelefoni i trafiken, punkt 17 (m).....	111
19. Trafikbestämmelser m.m., punkt 18 (m).....	112
20. Trafikbestämmelser m.m., punkt 18 (kd).....	113
21. Djur i trafiken, punkt 19 (m, kd, c).....	113
Särskilda yttranden.....	115
1. Typgodkännande och viss fordonsutrustning, punkt 13 (m, fp, kd).....	115
2. Cykel, punkt 15 (c, mp).....	115
<i>Bilaga 1</i>	
Förteckning över behandlade förslag.....	116
Propositionen.....	116
Följdmotioner.....	116
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003.....	119
Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004.....	128
<i>Bilaga 2</i>	
Regeringens lagförslag.....	137

### *Tabeller*

Hastighetsöverträdelser, andel trafikarbete över hastighetsgräns (procent)...	36
Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2002 och 2003.....	43

# Utskottets förslag till riksdagsbeslut

## 1. Mål och övergripande prioriteringar

Riksdagen godkänner vad regeringen föreslår om inriktningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt vad som framgår av avsnitten 5.1 och 5.2 i propositionen. Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:160 punkt 7 och avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 3, 2003/04:T409 yrkande 2, 2003/04:T426 yrkandena 1 och 3–5, 2003/04:T514, 2003/04:T564 yrkande 45, 2004/05:T398 yrkandena 1, 2 och 22, 2004/05:T464 yrkande 5 och 2004/05:T465 yrkande 1.

*Reservation 1 (m, fp, kd, c)*

## 2. Alkohol och droger i trafiken

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:So645 yrkande 11, 2003/04:T20, 2003/04:T21 yrkandena 6–8, 2003/04:T23 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T204, 2003/04:T223, 2003/04:T239, 2003/04:T286 yrkande 3, 2003/04:T302, 2003/04:T308, 2003/04:T332, 2003/04:T364 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T382, 2003/04:T442 yrkandena 2, 3 och 5, 2003/04:T454 yrkande 3, 2003/04:T468 yrkande 3, 2003/04:T478 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T527, 2003/04:T554, 2003/04:T564 yrkande 47, 2004/05:So602 yrkande 4, 2004/05:T208 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T224, 2004/05:T238 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T272, 2004/05:T301, 2004/05:T314, 2004/05:T340, 2004/05:T372, 2004/05:T375, 2004/05:T377 yrkandena 1 och 3, 2004/05:T397 yrkande 4, 2004/05:T398 yrkande 17, 2004/05:T399 yrkandena 3 och 4, 2004/05:T450, 2004/05:T462 yrkande 3, 2004/05:T465 yrkandena 8 och 15–18 samt 2004/05:T487.

*Reservation 2 (fp, kd, c)*

*Reservation 3 (m)*

## 3. Hastigheter

Riksdagen avslår motion 2003/04:T21 yrkande 9.

*Reservation 4 (m)*

## 4. Övervakning och sanktioner

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T19 yrkandena 1–3, 2003/04:T21 yrkandena 4, 11 och 12, 2003/04:T23 yrkande 4 och 2004/05:T398 yrkande 16.

*Reservation 5 (m, kd)*

## 5. Infrastrukturen

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 1, 2003/04:T23 yrkande 3, 2003/04:T250, 2003/04:T442 yrkande 7, 2003/04:T454 yrkande 1, 2003/04:T547, 2004/05:T398 yrkandena 3, 4, 6 och 15 samt 2004/05:T465 yrkande 2.

*Reservation 6 (m, fp, kd, c)*

## 6. Barn i trafiken

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Ub388 yrkande 18, 2003/04:T21 yrkandena 13 och 14, 2003/04:T294, 2003/04:T354, 2003/04:T417, 2003/04:T454 yrkandena 4 och 5, 2003/04:T509, 2004/05:T214, 2004/05:T398 yrkandena 20 och 21, 2004/05:T399 yrkande 1 i denna del, 2004/05:T422 och 2004/05:T465 yrkande 4.

*Reservation 7 (m, fp, kd, c)*

## 7. Funktionshindre i trafiken

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T256 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T264, 2003/04:T535, 2004/05:T294 och 2004/05:T326.

## 8. Körkortsutbildningen

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om ändring i körkortslagen (1998:488) och
2. lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:160 punkterna 5 och 6 samt avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 16, 2003/04:T22, 2003/04:T23 yrkande 5, 2003/04:T245, 2003/04:T286 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T331, 2003/04:T381, 2003/04:T442 yrkande 6, 2003/04:T454 yrkande 11, 2003/04:T469 yrkande 3, 2004/05:Sk404 yrkande 3, 2004/05:T251, 2004/05:T343, 2004/05:T399 yrkande 1 i denna del, 2004/05:T418 yrkande 2, 2004/05:T442 och 2004/05:T465 yrkande 7.

*Reservation 8 (m)*

*Reservation 9 (fp)*

*Reservation 10 (kd)*

## 9. Skylt för nya körkortsinnehavare

Riksdagen avslår motion 2003/04:T424.

## 10. Återkallelse av körkort

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:Ju479 yrkande 27, 2003/04:T273 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T318, 2003/04:T360, 2003/04:T368, 2003/04:T369, 2003/04:T410, 2004/05:Ju293 yrkande 17, 2004/05:T207, 2004/05:T377 yrkande 2, 2004/05:T397 yrkande 6, 2004/05:T404, 2004/05:T447 och 2004/05:T465 yrkande 19.

*Reservation 11 (fp)*

**11. Utländska körkorts giltighet**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T201, 2003/04:T440, 2003/04:T442 yrkande 12, 2004/05:T217, 2004/05:T267, 2004/05:T318 och 2004/05:T485.

**12. Administration av körkortsärenden**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T248, 2003/04:T315, 2003/04:T383 och 2004/05:T327.

**13. Typgodkännande och viss fordonsutrustning**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T358, 2003/04:T426 yrkande 2 och 2004/05:T363.

**14. Moped och motorcykel**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 15, 2003/04:T206, 2003/04:T273 yrkande 3, 2003/04:T290, 2003/04:T442 yrkandena 8–11, 2003/04:T454 yrkandena 6, 9 och 10, 2003/04:T503, 2003/04:T557, 2003/04:T564 yrkande 19, 2004/05:T221, 2004/05:T266 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T378, 2004/05:T397 yrkandena 1–3, 2004/05:T398 yrkandena 8–11, 13 och 14, 2004/05:T408 yrkandena 1–4, 2004/05:T418 yrkande 1, 2004/05:T463 yrkande 2, 2004/05:T465 yrkandena 5 och 6 samt 2004/05:T498 yrkande 2.

*Reservation 12 (m)*

*Reservation 13 (fp)*

*Reservation 14 (kd)*

*Reservation 15 (c)*

**15. Cykel**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 5, 2003/04:T23 yrkande 6, 2003/04:T356, 2003/04:T415, 2003/04:T454 yrkande 7, 2004/05:T247 och 2004/05:T398 yrkande 7.

*Reservation 16 (m)*

*Reservation 17 (kd)*

**16. Buss**

Riksdagen avslår motion 2003/04:T409 yrkande 1.

**17. Mobiltelefoni i trafiken**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 10, 2003/04:T238, 2003/04:T398 yrkandena 1–3, 2003/04:T400, 2004/05:T275, 2004/05:T364, 2004/05:T412 och 2004/05:T501.

*Reservation 18 (m)*

**18. Trafikbestämmelser m.m.**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T23 yrkande 7, 2003/04:T240, 2003/04:T289, 2003/04:T327, 2003/04:T336, 2003/04:T357, 2003/04:T551 och 2004/05:T406.

*Reservation 19 (m)*

*Reservation 20 (kd)*

**19. Djur i trafiken**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T376, 2003/04:T388 och 2003/04:T390 yrkandena 1 och 2.

*Reservation 21 (m, kd, c)*

**20. Pisksnärtsskador**

Riksdagen avslår motionerna 2003/04:T471 yrkandena 1 och 2 samt 2004/05:T336 yrkandena 1 och 2.

**21. Frivilligorganisationer och trafiksäkerhetsarbetet**

Riksdagen avslår motionerna 2004/05:T359 yrkande 1 och 2004/05:T389 yrkandena 1–5.

**22. Nya verkställighetsregler för överlastavgifter**

Riksdagen antar regeringens förslag till

1. lag om vägtransportledare,
2. lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift och
3. lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:160 punkterna 1–3.

**23. Fordonseskort**

Riksdagen antar regeringens förslag till

lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Därmed bifaller riksdagen proposition 2003/04:160 punkt 4.

Stockholm den 16 november 2004

På trafikutskottets vägnar

*Claes Roxbergh*



Följande ledamöter har deltagit i beslutet: Claes Roxbergh (mp), Carina Moberg (s), Elizabeth Nyström (m), Jarl Lander (s), Erling Bager (fp), Hans Stenberg (s), Krister Örnfjäder (s), Johnny Gylling (kd), Karin Svensson Smith (v), Claes-Göran Brandin (s), Jan-Evert Rådström (m), Monica Green (s), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c), Kerstin Engle (s), Björn Hamilton (m) och Mikael Johansson (mp).

## Redogörelse för ärendet

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag i propositionen Fortsatt arbete för en säker vägtrafik (prop. 2003/04:160). Vidare behandlas 230 motionsyrkanden, varav 27 från följdmotioner till propositionen, 102 från den allmänna motionstiden 2003 och 101 från den allmänna motionstiden 2004. De i betänkandet behandlade förslagen berör trafiksäkerhet eller därtill näraliggande ämnesområden. Frågan om inspektionsverksamheten inom trafikslagen behandlas i ett särskilt betänkande under hösten 2004 (bet. 2004/05:TU4).

I sammanhanget kan nämnas att utskottet anordnade en trafiksäkerhetskonferens för parlamentsledamöter från samtliga EU-länder (EU 25) samt från Europaparlamentet den 10 och 11 maj 2004. Utskottet har även under utlandsbesök diskuterat bl.a. trafiksäkerhetsfrågor med aktörer i andra länder, exempelvis Tyskland, Polen och Frankrike. I samband med ärendets beredning har utskottet haft sammanträffande med företrädare för Näringsdepartementet och Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande (NTF).

I ärendet har ett antal skrivelser från organisationer och enskilda personer inkommit.

## Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen redogör regeringen för utvecklingen av trafiksäkerhetsarbetet sedan beslutet om nollvisionen. Mot bakgrund av denna redogörelse föreslås att de av riksdagen beslutade målen för trafiksäkerhetsarbetet skall ligga fast. Vidare föreslås och diskuteras ett antal åtgärder för att åstadkomma säkrare vägar liksom säkrare användning av vägarna.

Propositionen innehåller även förslag till nya regler om uppsikt under övningskörning och obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörigheten B. Reglerna syftar dels till att säkerställa att den som utövar uppsikt under övningskörning har erforderlig erfarenhet och omdömesgillhet, dels till att vid privat övningskörning ge handledaren och körkortsaspiranten ökad färdighet och vägledning inför körningen.

Propositionen innehåller vidare förslag till nya verkställighetsregler för överlastavgift i vissa fall. Reglerna syftar till att möjliggöra en effektiv verkställighet i de fall den som skall påföras överlastavgift har hemvist utanför Norden.

Slutligen lämnas förslag till en ny lag om vägtransportledare. Härigenom införs en möjlighet för transportörer att uppfylla ett eskortvillkor genom att anlita en vägtransportledare samtidigt som polisen i motsvarande utsträckning kan avlastas sådana uppgifter.

# Utskottets överväganden

## Mål och övergripande prioriteringar

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet konstaterar med stor oro att antalet döda och skadade i vägtrafiken inte minskar i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen.

Utskottet är dock i dagsläget inte berett att ta några initiativ till förändringar av trafiksäkerhetsmålen utifrån de delvis förändrade förutsättningarna. Den ogynsamma utvecklingen måste i stället föranleda ytterligare krafttag för att uppnå målen. Regeringens förslag om inriktningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet tillstyrks följaktligen.

Det krävs därför mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Angående trafiksäkerhetsarbetet under de närmaste åren anser utskottet bl.a. att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör fortsätta och intensifieras samtidigt som trafikanterna måste förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning.

Vad utskottet anfört innebär att syftet med flertalet av de nu behandlade motionerna till väsentlig del blir tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför nu inte erforderlig. Motionsyrkandena avstyrks därför.

Jämför reservation 1 (m, fp, kd, c).

## Bakgrund

### *Av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmål*

Hösten 1997 beslutade riksdagen om den s.k. nollvisionen för vägtrafiken (prop. 1996/97:137, bet. 1997/98:TU4, rskr. 1997/98:11). Enligt nollvisionen skall det långsiktiga målet för trafiksäkerheten vara att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet och att transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

Våren 1998 fastställde riksdagen ett etappmål (prop. 1997/98:56, bet. 1997/98:TU10, rskr. 1997/98:266) om att antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat med minst 50 % till år 2007 – eller 270 personer – räknat från 1996 års nivå.

Härefter har de ovan nämnda besluten behandlats av riksdagen vid ett flertal tillfällen, senast under våren 2003. Utskottet uttalade då i sitt av riksdagen godkända betänkande (bet. 2002/03:TU4) att utskottet ansåg att dessa mål skall ligga fast. Det är, menade utskottet, angeläget med ett långsiktigt mål att sträva mot, ett mål som anger inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet. Det är även, menade utskottet, viktigt med ett mål som tydligt anger vad som skall uppnås vid en bestämd tidpunkt, ett etappmål.

#### *Det internationella arbetet*

Även inom Europeiska gemenskapen pågår ett omfattande arbete för en förbättrad trafiksäkerhet. I kommissionens hösten 2001 presenterade vitbok, Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden, sägs att EU bör förbinda sig att under det kommande årtiondet verka för att antalet dödsfall i samband med trafikolyckor skall minska med hälften. Transportministrarna i EU:s medlemsstater har tillsammans med transportministrarna i de nya medlemsstaterna bekräftat halveringsmålet i den s.k. Veronadeklarationen.

#### *Övergripande strategier för ökad vägtrafiksäkerhet*

Våren 1999 presenterade regeringen ett handlingsprogram för ökad trafiksäkerhet, det s.k. *elvapunktsprogrammet*, som består av följande komponenter:

1. En satsning på de farligaste vägarna
2. Säkrare trafik i tätort
3. Trafikantens ansvar betonas
4. Säker cykeltrafik
5. Kvalitetssäkring av transporter
6. Krav på vinterdäck
7. Svensk teknik utnyttjas bättre
8. Ansvar för dem som utformar vägtrafiksystemet
9. Samhällets hantering av trafikbrott
10. Frivilligorganisationers roll
11. Alternativa finansieringsformer för nya vägar

Detta program har, sedan det presenterades av regeringen, varit en utgångspunkt för trafiksäkerhetsarbetet.

Med anledning av den oroande utvecklingen av antalet döda och skadade i trafiken tog näringsministern sommaren 2002 initiativ till en *nationell samlings* för att öka trafiksäkerheten. Vägverkets generaldirektör Ingemar Skogö leder den nationella samlings, där representanter från ett fyrtiotal organisationer, företag och myndigheter ingår. I uppdraget ingår att komma med

förslag till nya åtgärder riktade mot trafikanten och att sprida och få acceptans för dessa. Initiativet innebär att trafiksäkerhetsarbetet i större utsträckning omfattar beteendefrågor.

### *Vägverkets verksamhetsmål och sektorsansvar*

Utifrån de av riksdagen beslutade målen för trafiksäkerheten har regeringen fattat beslut om verksamhetsmål för Vägverket. I regleringsbrevet för år 2004 för Vägverket anges att ett av målen för verksamhetsområdet Vägar skall vara en säker trafik, där det långsiktiga målet för trafiksäkerheten skall vara att ingen dödas eller allvarligt skadas till följd av trafikolyckor inom vägtransportssystemet samt att vägtransportssystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.

I samma regleringsbrev anges också två mer specifika mål. Det första är långsiktigt och anger att Vägverket genom sin verksamhet skall bidra till att antalet dödade och svårt skadade till följd av vägtrafikolyckor minskar och att antalet dödade i vägtrafikolyckor understiger 270 personer år 2007 inom hela vägtransportsektorn. Enligt det andra målet, som gäller för året 2004, skall Vägverket genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet så att antalet dödade minskas. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras. Utskottet återkommer till det senare målet under avsnittet Infrastruktur.

Det ovan refererade regleringsbrevet är ett ettårigt beslut angående Vägverkets verksamhet. Regeringen har även beslutat om en instruktion där myndighetens ansvarsområden definieras. Enligt denna är Vägverket central förvaltningsmyndighet med ett samlat ansvar, sektorsansvar, för hela vägtransportssystemet. Instruktionen anger även att Vägverket skall verka för att de transportpolitiska målen uppnås och att Vägverket inom ramen för sitt sektorsansvar skall vara samlande, stödjande och pådrivande i förhållande till övriga berörda parter.

### *Vägtrafikinspektionen*

Under 2003 har regeringen inrättat en vägtrafikinspektion, som skall arbeta med följande uppgifter:

1. Att med utgångspunkt i beslutade trafiksäkerhetsmål hos myndigheter, kommuner och andra utifrån ett helhetsperspektiv följa och analysera sådana förhållanden som väsentligt kan påverka vägtransportssystemets utformning och funktion.
2. Att genom dialog med de aktörer som avses i punkt 1 verka för att dessa tillämpar ett systematiskt arbetssätt för att förhindra vägtrafikolyckor som leder till att någon dödas eller blir allvarligt skadad.
3. Att samverka med andra aktörer i syfte att öka trafiksäkerheten på väg.
4. Att initiera forskning och utveckling inom trafiksäkerhetsområdet och följa sådan forskning som har betydelse för inspektionens verksamhet.

### *Trafiksäkerhetsarbetet under 2003*

Trafiksäkerhetsarbetet under 2003 har till stor del bedrivits inom Nationell samling. Under 2003 har drygt 20 myndigheter, företag och andra organisationer engagerats.

Ett arbetssätt som fått stor betydelse är OLA (Objektiva fakta, Lösningar och Avsikter). Utifrån fakta, främst från de djupstudier av samtliga dödsolyckor som Vägverket genomför, har händelsekedjor som leder till olyckor kartlagts. Berörda systemansvariga på olika nivåer identifierar sedan problem, och förslag på åtgärder tas fram. Aktörerna lämnar mot denna bakgrund avsiktsförklaringar där åtgärder med omfattning och tidpunkt för genomförande identifieras. På nationell nivå har tre sådana temastudier genomförts, nämligen Moped-OLA, Buss-OLA och Tung-OLA (lastbilstrafik). På regional nivå har ett femtiotal OLA-arbeten bedrivits.

Som sektorsansvarig myndighet för vägtransportsystemet har Vägverket arbetat med att stödja och påverka andra aktörer i vägtransportsystemet för att de inom sina ansvarsområden skall arbeta i riktning mot de transportpolitiska målen. Av Vägverkets utgifter för sektorsuppgifter på totalt 644 miljoner kronor under 2003 avser 201 miljoner kronor trafiksäkerhetsarbetet, varav 52 miljoner kronor utgör bidrag tiol NTF. Dessa medel används främst inom områden som anges i ovan nämnda elvapunktsprogram. För *Säkrare trafik i tätort* är trafiknätsanalyser, åtgärdsprogram och ekonomiska bidrag viktiga medel. En annan punkt i elvapunktsprogrammet är att *trafikantens ansvar betonas*. Arbetet med denna fråga har delvis bedrivits inom nationell samling. Bland Vägverkets åtgärder tillsammans med andra aktörer kan nämnas kampanjen Don't drink and drive, en satsning för ökad bältesanvändning samt försöksverksamheten med automatisk hastighetsövervakning. För att uppnå en *Säker cykeltrafik* har Vägverket på regeringens uppdrag analyserat effekterna av obligatorisk hjälmanvändning. För att *Ny teknik skall användas bättre* har Vägverket bedrivit försök med variabla hastigheter och arbetat inom Euro NCAP.

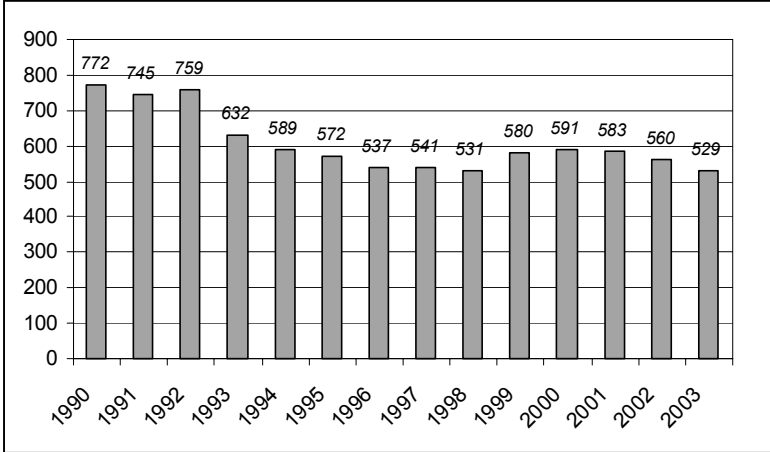
### *Uppnådda resultat*

I nedanstående tabell redovisas utvecklingen av antalet döda i vägtrafikolyckor under perioden 1990 t.o.m. 2003. I statistiken för åren 1994 t.o.m. 2002 är även dödsfall inräknade som enligt polisen kan ha orsakats av sjukdom eller genom självmord. Under år 2002 beräknas antalet sådana dödsfall uppgå till 33. Statistiken för år 2003 är fortfarande preliminär. Av de trafikdödade de senaste fem åren är 75 % män. Även med hänsyn tagen till färdsträcka löper män dubbelt så stor risk som kvinnor att omkomma i trafiken.

Det ett antal faktorer som bidragit till att det totala antalet döda ligger kvar på en nästan oförändrad nivå jämfört med år 1996. En bidragande orsak till att antalet döda inte minskat är troligen det ökande trafikarbetet. En annan orsak är att den faktiska hastigheten på vägarna har blivit högre. Det finns även anledning att befara att nykterheten i trafiken blivit sämre. Sam-

tidigt finns det ett antal faktorer som har minskat antalet döda. Vägbyggnadsåtgärder exempelvis i form av körbaneseparering med vajer eller cirkulationsplatser har haft stor betydelse, såväl som en ökad användning av bilbälten och en ökad förekomst av krockkuddar och kravet på införande av vinterdäck.

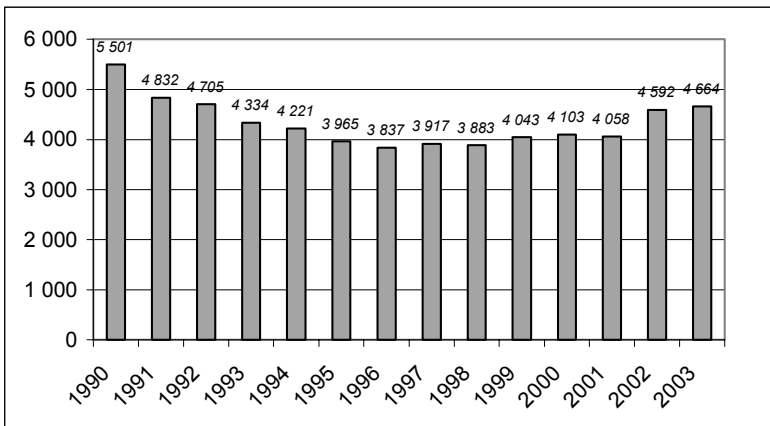
#### Antalet dödade i vägtrafikolyckor åren 1990–2003



Källa: SIKA

Följande tabell visar antalet svårt skadade i vägtrafikolyckor under samma period. Den kraftiga ökningen under år 2002 förklaras enligt Vägverkets årsredovisning delvis av ändrade rapporteringsrutiner. Olyckor i vägtrafiksystemet orsakar även ett stort antal lindriga skador. År 2003 uppgick dessas antal till 22 439. Antalet personer som dödades eller skadades i vägtrafikolyckor uppgick således till totalt 27 632 under detta år. Definitionen av vad som är en skada i trafik varierar. Försäkringsförbundet anger att det år 2003 uppgår till ca 60 000.

#### Antalet dödade i vägtrafikolyckor åren 1990–2003



Källa: SIKA

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet konstaterade trafikutskottet med oro att antalet döda och skadade i trafiken inte minskar i en takt som är förenlig med de av riksdagen fastlagda målen. Mot denna bakgrund förut-satte utskottet att regeringen för riksdagen snarast lägger fram en samlad redovisning av vilka åtgärder som är erforderliga för att de av riksdagen fastlagda målen skall kunna uppnås.

Vidare delade utskottet den i flertalet motioner framförda uppfattningen att ett effektivt trafiksäkerhetsarbete innefattar åtgärder som har till syfte att förbättra såväl trafikanternas beteende i trafiken som trafiksystemets utformning. Utskottet såg därför positivt på den av regeringen initierade Nationell samling för trafiksäkerhet och utgick från att trafiksäkerhetsarbetet framöver kommer att präglas av att alla aktörer tar till sig den grundsyn som ligger bakom nollvisionen och tar sin del av ansvaret. Ytterligare utgångspunkter i detta arbete måste vara att alla tillgängliga åtgärder prövas förutsättningslöst, att de mest effektiva åtgärderna och samverkansformerna väljs samt att kvinnors och mäns resmönster och värderingar värderas lika, ansåg utskottet. I sammanhanget ville utskottet särskilt peka på att forskning inom trafiksäkerhetsområdet är en förutsättning för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete.

Vad gäller trafikanternas beteende framhöll utskottet 2003 att det behövs en betydligt större respekt för trafikreglerna, framför allt vad gäller hastigheter, bältesanvändning samt alkohol och droger. Att påverka trafikanternas attityder och beteenden var enligt utskottets uppfattning inte bara en uppgift för statliga myndigheter och kommuner utan även för frivilligorganisationer såsom Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Motormännens Riksförbund (M) och Motorförarnas Helnykterhetsförbund (MHF). I sammanhanget erinrades om den viktiga roll som bl.a. olika fordonsorganisationer spelar för att utveckla ett trafiksäkert samhälle. Andra aktörer och samhällssektorer som angavs kunna spela en viktig roll är skolan, näringslivet och rättsväsendet där det är angeläget att samhällets värdering av trafiksäkerhetens betydelse kan komma till uttryck.

### **Propositionen**

#### *Regeringens förslag om övergripande trafiksäkerhetsmål och etappmål*

Regeringen föreslår att den långsiktiga inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet enligt beslutet om nollvisionen skall ligga fast. Angående trafiksäkerhetsarbetets inriktning de närmaste åren föreslår regeringen att etappmålet för trafiksäkerhetsutvecklingen till år 2007 skall ligga fast.



### *Trafiksäkerhetsarbetet de närmaste åren*

Angående trafiksäkerhetsarbetet de närmaste åren gör regeringen bedömningen att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör fortsätta och intensifieras. Vidare anges att trafikanterna bör förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning. En sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är enligt regeringens bedömning nödvändig för att etappmålet skall uppnås. Insatser för att påverka trafikanternas attityder och beteenden, utveckling av stödsystem, liksom en skärpning av övervakningen är nödvändiga för att motivera trafikanterna till bättre regelefterlevnad. Regeringen avser därtill att göra en översyn av vissa frågor som har anknytning till sanktionerna vid trafikbrottslighet.

### *Kommunernas arbete och roll*

Enligt regeringens bedömning är det viktigt att kommunerna fortsätter sitt framgångsrika trafiksäkerhetsarbete med ytterligare förbättringar av tätorternas trafikmiljöer. Kommunerna har ett stort ansvar för sina medborgare även i sin egenskap av arbetsgivare och beställare av transporter. Detta bör vara vägledande i kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

### *Införande av ett systematiskt arbetssätt för ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö*

Det är viktigt att utförare och beställare av transporter inför ett systematiskt arbetssätt för att öka trafiksäkerheten och förbättra miljön. Miljö- och trafiksäkerhetskrav bör vara ett naturligt inslag i offentliga upphandlingar av transporttjänster. Fortsatta initiativ bör tas för att påskynda att statliga myndigheter och bolag inför miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling och utförande av transporttjänster, allt enligt regeringens proposition.

### *Arbetsmiljöarbetet för ökad trafiksäkerhet*

Vägverkets och Arbetsmiljöverkets initiativ till ett fördjupat samarbete kring arbetsrelaterade olyckor i trafiken är viktigt för att kopplingen mellan trafiksäkerheten och arbetsmiljölagstiftningen skall bli tydligare, anges det vidare.

### *Huvudinriktning för införande av ny teknik*

Enligt regeringens bedömning i propositionen bör det skapas en marknad för fordonsutrustning som bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Här har den offentliga sektorn en viktig roll. Medel för att skapa en sådan marknad är bl.a. kvalitetssäkring av transporter och konsumentinformation.

### *Inriktning av Sveriges internationella trafiksäkerhetsarbete*

Vad gäller det internationella trafiksäkerhetsarbetet anger regeringen att Sverige, med utgångspunkt i ett inhemskt offensivt trafiksäkerhetsarbete, också bör driva för Sverige viktiga trafiksäkerhetsfrågor internationellt. Det finns ett stort internationellt intresse för nollvisionen som exportvara i form av strategisk kunskap och trafiktekniska produkter. Svenskt trafiksäkerhetsarbete bör därför vara en viktig näringspolitisk fråga. Verket för näringslivsutveckling (Nutek) bör ges i uppdrag att utarbeta en strategi för hur satsningen på nollvisionen skall kunna främja svensk näringslivsutveckling.

### **Motionerna**

Elizabeth Nyström m.fl. (m) pekar i motion 2004/05:T464 på att etappmålet om inte mer än 270 dödade i vägtrafiken år 2007 knappast kommer att uppnås (vilket enligt motionen även antyds i regeringens budgetproposition) samt att det förra etappmålet om 400 döda år 2000 bevisligen inte uppnåddes. Mot denna bakgrund anser motionärerna att det är tid att omvärdera de kvantitativa målen och deras betydelse samt att ersätta dem med ett perspektiv där det är åtgärdernas effektivitet som blir avgörande för vilka beslut som fattas (yrkande 5).

Låt individen, och inte staten, ta det största ansvaret för trafiksäkerheten, argumenterar Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2003/04:T21. Motionärerna anser att regeringens trafiksäkerhetspolitik omyndigförklarar föraren då den sätter hoppet till kontrollåtgärder i stället för att skärpa kraven på att föraren framför fordonet på ett säkert sätt. Det är förarens ansvar att framföra fordonet nykter, i säker hastighet och med bälte på, och om medborgarna bryter mot detta finns det inte några kontrollåtgärder i världen som kan se till att färre skadas i trafiken, sägs det vidare. Angående trafiksäkerhetsmålen anser motionärerna att en uppföljning bör göras av huruvida dessa är möjliga att uppnå. Mot bakgrund av att nya långsiktiga planer för infrastrukturen nu upprättas för perioden 2004–2015 föreslås att ett nytt trafiksäkerhetsmål formuleras för år 2015 (yrkande 3).

Runar Patriksson m.fl. (fp) kräver i motion 2004/05:T465 krafttag för att förverkliga nollvisionen. Trots att sju år har gått sedan den beslutades är det en lång väg kvar innan målet nås. Regeringens proposition Fortsatt arbete för en säker vägtrafik innehåller redogörelser för vilka utredningar som skall tillsättas men för få åtgärder för att förbättra trafiksäkerheten (yrkande 1).

Sven Bergström m.fl. (c) förespråkar i motion 2004/05:T398 ett helhetsperspektiv i trafiksäkerhetsarbetet. Ett sådant helhetsperspektiv åstadkoms enligt motionärerna genom att i nollvisionen inkludera trafikens effekter på människa och miljö eftersom antalet människor som skadas eller t.o.m. dödas på grund av den miljöförstöring trafiken står för i dag är alltför stort. Begreppet trafiksäkerhet bör därför inkludera trafikens negativa påverkan

på människors hälsa och miljön. För att fullt ut nå en nollvision i trafiken krävs det alltså enligt motionärernas mening en snar omställning till ett grönt transportsystem (yrkandena 1 och 22).

Vidare anføres att trafikanternas ansvar för trafiksäkerheten i form av eget uppträdande och fordonens utrustning måste betonas. Samtidigt är det politikernas ansvar att allt arbete inom trafikområdet genomsyras av ambitionen att höja trafiksäkerheten (yrkande 2).

Maud Olofsson m.fl. (c) pekar i motion 2003/04:T564 på att ambitionen i den av riksdagen antagna nollvisionen, närmare bestämt att årligen minska antalet dödade och svårt skadade på våra vägar, inte har klarats av. Motionärerna kräver därför ytterligare satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder samt att allt arbete inom trafikområdet skall genomsyras av ambitionen att höja trafiksäkerheten. Enligt motionärerna är det vidare angeläget att trafikantens eget ansvar dels för det egna uppträdandet, dels för fordonens utrustning betonas. Mer specifika åtgärder som utpekats är en fortsatt utbyggnad av mitträcken, en förbättrad hastighetsövervakning med väl upplysta vägskäl och korsningar, bättre bevakning av trafiknykterheten, införande av alkolås och flexibla hastighetsgränser där hänsyn tas till väglaget och trafiksituationen. Det behövs också fler separata gång- och cykelvägar, en ökad användning av cykelhjälm samt brandsläckare och bälteskniv i fordonen, anføres det vidare (yrkande 45).

Nollvisionen betonar att alla som påverkar och deltar i vägtrafiken har ett ansvar. Angående detta delade ansvar anför Anita Brodén (fp) och Annika Carlsson (c) i motion 2003/04:T426 att det finns en obalans eftersom stora framsteg gjorts genom att utforma en säkrare trafikmiljö medan få förbättringar skett i fråga om trafikanternas beteende. Enligt motionärerna bör därför kraven på trafikanterna bli tydligare och påföljderna vid regelbrott mer kännbara (yrkande 1).

I sammanhanget vill motionärerna även understryka betydelsen av kommunernas trafiksäkerhetsarbete och vikten av att nollvisionsarbetet i kommunerna kontinuerligt utvärderas. Enligt motionärerna saknas i dag instrument för jämförbara utvärderingar i kommunerna, och det är därför inte möjligt att basera trafiksäkerhetsarbetet på erfarenhet av uppnådda resultat. Vägverket föreslås därför få i uppdrag att ta fram sådana utvärderingsinstrument tillsammans med Kommunförbundet (yrkande 3).

Vidare pekar motionärerna på att etappmålet om 400 döda i trafiken år 2000 inte uppfylldes och att utvecklingen sedan dess inte varit odelat positiv. Mot denna bakgrund föreslås en oberoende utvärdering av i vilken mån nollvisionen bidragit till en positiv utveckling och huruvida nollvisionen bör ändras eller revideras i ljuset av de erfarenheter som gjorts sedan nollvisionen beslutades 1997 (yrkande 4).

Mot bakgrund av den senaste tidens utveckling av antalet döda och allvarligt skadade, i relation till nollvisionens mål, kräver motionärerna även att ytterligare krafttag tas för nollvisionens förverkligande (yrkande 5).

I motion 2003/04:T409 av Barbro Hietala Nordlund m.fl. (s) pekar man på att säkerhetsbältet är ett av de viktigaste skydden mot allvarliga personskaador vid trafikolyckor. Mot denna bakgrund betonas vikten av att kommunerna och länshuvudmännen i sin upphandling av trafik ställer krav på säkerhetsbälten i bussar (yrkande 2).

Lars Lilja och Sören Wibe (båda s) understryker i motion 2003/04:T514 att alkohol samt underlåtenhet att använda bilbälte är två mycket bidragande orsaker till att människor omkommer i trafiken och att det därför krävs ytterligare åtgärder för att förbättra regelefterlevnaden på dessa områden. Fler kontroller och höjda bötesbelopp pekas ut som en möjlig väg.

## Utskottets ställningstagande

### *Trafiksäkerhetsmålen och måluppfyllelsen*

Utskottet har vid ett flertal tillfällen uttryckt oro över att antalet döda och skadade i vägtrafiken inte minskar i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen.

Utskottet tvingas nu konstatera att antalet döda i vägtrafiken fortfarande ligger långt över 270, den i etappmålet angivna nivån, samtidigt som år 2007, den tidpunkt då etappmålet skall vara uppfyllt, rycker allt närmare. Inte heller antalet skadade i trafiken minskar i en takt som är förenlig med etappmålet. Utskottet tvingas även konstatera att viktiga aktörer inom området gör bedömningen att etappmålet inte kommer att uppfyllas. Diskussionen kring trafiksäkerhetsmålen måste enligt utskottets mening föras mot denna bakgrund.

De av regeringen föreslagna målen för trafiksäkerhetsarbetet innebär inga förändringar jämfört med dagens mål, vilka vid ett antal tillfällen, senast under våren 2003, bekräftats av riksdagen. Utskottet angav vid detta tillfälle som sin mening att det är angeläget med ett långsiktigt mål att sträva mot, ett mål som anger inriktningen på trafiksäkerhetsarbetet. Det är även, menade utskottet, viktigt med ett mål som tydligt anger vad som skall uppnås vid en bestämd tidpunkt, ett etappmål. Utskottet ansåg således att målen skulle ligga fast.

Som framgått ovan har dock utvecklingen av antalet döda och skadade, trots omfattande insatser, inte varit i linje med dessa mål. Utvecklingen kan delvis förklaras av förändringar som är beroende av samhällsutvecklingen i stort, vilka inte förutsågs vid beslutet. Bland annat har trafiktillväxten, främst för tunga fordon, varit högre än förväntat. Även alkoholkonsumtionen har ökat. Dessa yttre förutsättningar försvårar naturligtvis trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet är dock i dagsläget inte berett att ta några initiativ till förändringar av trafiksäkerhetsmålen utifrån de delvis förändrade förutsättningarna. Den ogynnsamma utvecklingen måste i stället föranleda ytterligare krafttag för att uppnå målen, vilket utskottet återkommer till i nedanstående avsnitt.

### *Inriktningen av trafiksäkerhetsarbetet*

Mot bakgrund av att antalet döda och skadade i vägtrafiken under senare år inte minskat i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen har utskottet förutsatt att regeringen för riksdagen snart lägger fram en samlad redovisning av vilka åtgärder som är erforderliga för att de av riksdagen fastlagda målen skall kunna uppnås. Utskottet har redovisat sin inställning i ett antal frågor samt förutsatt att regeringen överväger ett antal under flera riksmöten motionsledes väckta förslag. I föreliggande proposition har regeringen återkommit till riksdagen med sin bedömning i dessa frågor.

Utskottet instämmer i regeringens bedömning att det krävs mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Enligt utskottets tidigare redovisade ställningstagande måste alla tillgängliga åtgärder prövas förutsättningslöst och de mest effektiva åtgärderna och samverkansformerna väljas i detta arbete. Kvinnors och mäns resmönster och värderingar måste värderas lika. I detta sammanhang vill utskottet särskilt peka på att forskning inom trafiksäkerhetsområdet är en förutsättning för ett effektivt trafiksäkerhetsarbete. Hänsyn måste även tas till övriga transportpolitiska delmål. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att den av regeringen förordade inriktningen i huvudsak överensstämmer med utskottets tidigare ställningstaganden i dessa frågor.

Angående trafiksäkerhetsarbetet under de närmaste åren delar utskottet regeringens uppfattning att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör fortsätta och intensifieras. Samtidigt måste trafikanterna förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning. En sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna är nödvändig för att etappmålet skall uppnås. Insatser för att påverka trafikanternas attityder och beteenden, utveckling av stödsystem, liksom en skärpning av övervakningen är nödvändiga för att motivera trafikanterna till bättre regelefterlevnad. Regeringen avser därtill att göra en översyn av vissa frågor som har anknytning till sanktionerna vid trafikbrottslighet. Att påverka trafikanternas attityder och beteenden är enligt utskottets uppfattning inte bara en uppgift för statliga myndigheter och kommuner utan även för frivilligorganisationer såsom Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF), Motormännens Riksförbund (M) och Motorförarnas Helnkykterhetsförbund (MHF). Även olika fordonsorganisationer spelar en viktig roll för att utveckla ett trafiksäkert samhälle. Andra aktörer och samhällssektorer som spelar en viktig roll är skolan, näringslivet och rättsväsendet där det är angeläget att samhällets värdering av trafiksäkerhetens betydelse kan komma till uttryck.

Utskottet anser i likhet med regeringen även att det är av största vikt att kommunerna fortsätter sitt framgångsrika trafiksäkerhetsarbete med ytterligare förbättringar av tätorternas trafikmiljöer. Kommunerna har ett stort ansvar för sina medborgare och även i sin egenskap av arbetsgivare och beställare av transporter. Detta bör vara vägledande i kommunernas trafiksäkerhetsarbete.

Utskottet instämmer vidare i regeringens bedömning att det är viktigt att utförare och beställare av transporter inför ett systematiskt arbetssätt för att öka trafiksäkerheten och förbättra miljön. Miljö- och trafiksäkerhetskrav bör vara ett naturligt inslag i offentliga upphandlingar av transporttjänster. Fortsatta initiativ bör tas för att påskynda att statliga myndigheter och bolag inför miljö- och trafiksäkerhetskrav vid upphandling och utförande av transporttjänster.

Utskottet välkomnar även Vägverkets och Arbetsmiljöverkets i propositionen beskrivna initiativ till ett fördjupat samarbete kring arbetsrelaterade olyckor i trafiken. Det är viktigt för att kopplingen mellan trafiksäkerheten och arbetsmiljölagstiftningen skall bli tydligare.

Enligt utskottet är det även viktigt att det skapas en marknad för fordonsutrustning som bidrar till en ökad trafiksäkerhet. Här har den offentliga sektorn en viktig roll. Medel för att skapa en sådan marknad är bl.a. kvalitetsssäkring av transporter och konsumentinformation. Även i denna fråga delar utskottet således regeringens bedömning.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma vikten av det trafiksäkerhetsarbete som bedrivs på en internationell nivå och inom Europeiska gemenskapen. Utskottet har uppmärksammat vikten av internationellt erfarenhetsutbyte och samarbete i trafiksäkerhetsarbetet såväl vid utlandsbesök som vid en av utskottet anordnad trafiksäkerhetskonferens för parlamentsledamöter från samtliga EU-länder (EU 25) samt från Europaparlamentet den 10 och 11 maj 2004. Enligt utskottets mening bör Sverige, med utgångspunkt i ett inhemskt offensivt trafiksäkerhetsarbete, också driva för Sverige viktiga trafiksäkerhetsfrågor internationellt. Det finns ett stort internationellt intresse för nollvisionen som exportvara i form av strategisk kunskap och trafiktekniska produkter. Svenskt trafiksäkerhetsarbete bör därför vara en viktig näringspolitisk fråga. Verket för näringslivsutveckling (Nutek) bör enligt regeringens bedömning ges i uppdrag att utarbeta en strategi för hur satsningen på nollvisionen skall kunna främja svensk näringslivsutveckling.

Slutligen vill utskottet uppmärksamma frågan om trötthet som olycksorsak. Enligt utskottets mening synes denna fråga inte ha getts tillräcklig uppmärksamhet i trafiksäkerhetsarbetet. Enligt ny forskning är trötthet orsaken till uppemot 30 % av alla olyckor i trafiken. Det handlar främst om singelolyckor och förklaras av att förare underskattar faran i att köra i ett trött tillstånd samtidigt som de överskattar sin förmåga att hantera situationen. Utskottet ser det som angeläget att detta problem ges högre prioritet i

det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet och att lämpliga åtgärder övervägs. Det kan handla om informationsåtgärder, utbildning, utveckling av tekniska hjälpmedel, ökad forskning eller fysiska åtgärder i väginfrastrukturen.

### *Sammanfattning av utskottets ställningstagande*

Sammanfattningsvis konstaterar utskottet med stor oro att antalet döda och skadade i vägtrafiken inte minskar i en takt som är förenlig med de av riksdagen beslutade trafiksäkerhetsmålen.

Utskottet är dock i dagsläget inte berett att ta några initiativ till förändringar av trafiksäkerhetsmålen utifrån de delvis förändrade förutsättningarna. Den ogynnsamma utvecklingen måste i stället föranleda ytterligare krafttag för att uppnå målen. Regeringens förslag om inriktningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet tillstyrks följaktligen.

Det krävs därför mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Angående trafiksäkerhetsarbetet under de närmaste åren anser utskottet bl.a. att arbetet med att integrera säkerhet i trafikmiljön på vägnätet, i kvalitetssäkringen av transporter, i arbetsmiljöarbetet samt i fordonsutvecklingen bör fortsätta och intensifieras samtidigt som trafikanterna måste förmås att bättre följa gällande trafikregler, framför allt när det gäller hastighetsgränser, nykterhet och användning av skyddsutrustning.

Vad utskottet nu har anfört innebär att syftet med flertalet av de nu behandlade motionerna till väsentlig del blir tillgodosett. Någon åtgärd från riksdagens sida är därför nu inte erforderlig. Motionsyrkandena avstyrks därför.

## Alkohol och droger i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottet måste alkohol och droger i trafiken motverkas kraftfullt på alla sätt. I detta arbete är det viktigt att samtliga berörda aktörer bidrar och alla möjliga åtgärder övervägs och vägs mot varandra. Utskottet välkomnar mot denna bakgrund de i propositionen aviserade åtgärderna samt konstaterar att viktiga utredningar är under genomförande.

Utskottet förutsätter att regeringens beredning av dessa utredningar sker skyndsamt samt att trafiksäkerhetsaspekterna väger tungt i regeringens bedömning av desamma. Då det inte finns några väsentliga motsättningar mellan det av regeringen aviserade arbetet inom området och den grundsyn som kommer till uttryck i motionerna kan syftet med flertalet motioner anses tillgodosett. De avstyrks därmed.

Jämför reservationerna 2 (fp, kd, c) och 3 (m).

### Bakgrund

#### *Regelverket*

Straffet för rattfylleri har förändrats successivt från 1920-talet fram till den nuvarande lagstiftningen, som trädde i kraft under första delen av 1990-talet. Den första lagstiftningen, som innehöll ansvarsbestämmelser baserade på promillegränser, kom år 1941. Gränsvärdena för det som i dag avser det vanliga respektive det grova brottet bestämdes då till 0,8 respektive 1,5 ‰. Efter ytterligare tio år kom dagens lag om straff för vissa trafikbrott att gälla. Under första delen av 1990-talet gjordes två omfattande reformer av rattfyllerilagstiftningen. Lagstiftningen avseende vissa trafikbrott, som trädde i kraft den 1 juli 1990, innebar generellt sett tre förändringar vad gäller rattfylleribrottet. För det första ändrades det som tidigare benämndes rattnykterhet och rattfylleri till att i stället bli ett gradindelat brott – rattfylleri och grovt rattfylleri. För det andra sänktes den nedre straffbarhetsgränsen från 0,5 till 0,2 ‰. För det tredje ändrades bedömningen av brottets svårighetsgrad samt påföljdsvalet vid rattfylleri. I stället för att enbart se till promillenivån skulle domstolen, precis som vid andra gradindelade brott, göra en samlad bedömning av omständigheterna. Den andra ändringen av trafiknykterhetslagstiftningen ägde rum den 1 februari 1994. Gränsvärdet för grovt rattfylleri sänktes från 1,5 till 1,0 ‰ och maximistraffet för grovt rattfylleri höjdes från ett till två års fängelse. Det uttalades också att fängelsestraffet skulle betraktas som normalpåföljd vid grovt rattfylleri. Paragraferna 4 och 4 a i lagen (1951:649) om straff för vissa trafikbrott reglerar i dag trafiknykterhetsbrotten. Den 1 juli 1999 infördes också en särskild angivelse under 4 § avseende förbud mot rattfylleri under påverkan av narko-



tika. Straffet för rattfylleri är i dagsläget böter eller fängelse i högst sex månader. Anses brottet vara grovt skall gärningsmannen dömas till fängelse i högst två år.

### *Utvecklingen*

Under 2003 anmäldes 20 726 (19 583) rattfylleribrott, varav 5 429 (4 659) drograttfylleribrott. Totalt innebär detta en ökning med 6 % jämfört med föregående år. Av de misstänkta för rattfylleri eller grovt rattfylleri år 2002 var andelen kvinnor 9 %. Från att stadigt ha minskat under nästan hela 1990-talet ökade den anmälda rattfylleribrottsligheten under åren 1999–2003. Troliga orsaker till detta är tillkomsten av lagstiftningen för drograttfylleri och polisens ökade tillämpning av riktade kontroller. Hela ökningen kan emellertid inte förklaras av detta; en faktisk ökning av rattfylleribrottsligheten är sannolik, allt enligt Brottsförebyggande rådet. En förklaring som förs fram till det senare är att det finns ett samband mellan ökad alkoholkonsumtion och antalet rattfylleribrott, och om man ser till alkoholkonsumtionen så har den ökat markant under senare år. År 2001 var den totala alkoholkonsumtionen 9,1 liter per person över 15 år och under år 2003 ökade den till 10,3 liter.

Enligt Vägverket ger antalet anmälda brott dock inte nödvändigtvis en bra bild av utvecklingen, eftersom dessa siffror är avhängig polisens aktiviteter. Ett annat mått är antalet bilresor där föraren är alkoholpåverkad. Enligt Vägverket sker uppskattningsvis 14 000 sådana bilresor per dag. Enligt en studie av dödsolyckor i södra Sverige var 25 % av olyckorna alkohol- eller drogrelaterade.

### *Alkolås*

För att förhindra körning under alkoholpåverkan har ett tekniskt hjälpmedel utvecklats: alkolås. Denna anordning monterades ursprungligen i fordon tillhörande personer som dömts för rattfylleri, men används numera även i kvalitetssäkringen av olika transporter.

I Sverige har en försöksverksamhet med alkolås och villkorlig körkortsåterkallelse pågått sedan 1999, till en början i tre län och sedan 2003 i hela landet. Försöksverksamheten skall pågå t.o.m. den 31 januari 2009. Försöksverksamheten innebär att den vars körkort skall återkallas på grund av rattfylleri eller grovt rattfylleri kan få körkortet villkorligt återkallat, vilket innebär att personen får rätt att köra på villkor att alkolåset används. Preliminära utvärderingar av denna verksamhet visar på positiva resultat. Bland dem som deltagit har återfallen i rattfylleri minskat under villkorstiden. En kvarstående rehabiliterande effekt har även kunnat iakttas efter villkorstidens utgång. Vidare har polisen rapporterat färre trafikolyckor för deltagarna än för jämförbara grupper, och behovet av sjukhusvård och sjukskrivning har minskat påtagligt. Eftersom endast 11 % av dem vars körkort skall återkallas på grund av grovt rattfylleri under den utvärderade perioden har valt att delta i försöksverksamheten med alkolås, delvis på

grund av att kostnaderna för att delta är relativt höga, är det för tidigt att förutse effekterna av att försöket utvidgats till hela landet och ytterligare förarbehörigheter.

### *Skellefteåmodellen*

På flera orter har samarbetsprojekt mellan Vägverket, polisen, Svenska Kommunförbundet, kriminalvården, landstinget och länsstyrelsen genomförts i syfte att skapa nya snabba rutiner för att erbjuda förare som är påverkade av alkohol eller andra droger ett samtal med beroendevården inom 24 timmar efter körningen. Skellefteå var först med att pröva detta (den s.k. Skellefteåmodellen) och nu finns det liknande projekt på flera orter. I ett sådant projekt i Stockholm har över hälften av de misstänkta rattfyllerister som polisen stoppat tackat ja till erbjudandet att bli uppringda av beroendevården, vilket har tolkats som att den som kört påverkad i många fall är benägen att ta emot hjälp för sitt missbruk om erbjudandet kommer direkt efter händelsen.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I betänkande 2002/03:TU4 konstaterade utskottet med oro att antalet bilresor där föraren är alkoholpåverkad enligt Vägverket uppgår till uppskattningsvis 14 000 per dag samt att antalet personskaadeolyckor där alkohol eller droger anges som olycksorsaken ökar.

Enligt utskottets mening borde i den samlade redovisning av trafiksäkerhetsåtgärder som regeringen aviserat till våren 2004 ingå åtgärder för att kraftigt minska antalet alkohol- och drogrelaterade olyckor.

Angående alkoholanslag utskottet att de positiva resultat som redovisats av den begränsade försöksverksamheten har stärkt utskottets uppfattning att alkoholanslag är ett effektivt verktyg för att minska rattfylleriet i trafiken och därmed uppnå en förbättrad trafiksäkerhet. Enligt utskottets mening föranledde de entydigt positiva erfarenheterna av försöksverksamheten att det fortsatta arbetet bör inriktas på att införa en permanent lagstiftning om alkoholanslag.

Angående generella krav på alkoholanslag vid offentliga upphandlingar var utskottet av den mening att detta kan vara ett effektivt sätt att utnyttja de fördelar tekniken innebär.

Vad gäller obligatoriskt alkoholanslag i nya fordon, i yrkestrafiken, efter det att ett körkort återfåts efter körkortsåterkallelse i samband med rattnykterhetsbrott eller vid övningskörning och körkortsexamination förutsatte utskottet att regeringen i ovan nämnda redovisning av trafiksäkerhetsarbetet återkommer till riksdagen med sin bedömning även i dessa frågor.

Angående den tekniska utformningen av alkoholanslag och huruvida denna kan vara diskriminerande i de fall de ställer höga krav på förarens lungkapacitet uttalade utskottet sin mening att det är en nödvändig förutsättning att systemet med alkoholanslag utformas så att personer med skilda förutsättningar ges likvärdiga möjligheter att utnyttja den nya tekniken.

## Propositionen

### *Alkolås*

Enligt regeringens proposition bör en särskild utredare tillsättas med uppdrag att utreda möjligheterna att senast år 2012 införa krav på alkolås (dvs. tekniska system som förhindrar rattfylleri) i alla nya bilar i Sverige. Utredaren bör även utreda vilka steg som kan tas för att öka användningen av och acceptansen för alkolås innan ett sådant krav införs. De frågor som bör utredas är bl.a. hur försöken med villkorlig körkortsåterkallelse skulle kunna utökas, möjligheterna att i ett tidigare skede införa krav på alkolås för vissa fordonskategorier och möjligheterna att använda alkolås som ett komplement till rehabiliteringen av personer med alkoholrelaterade problem.

## Motionerna

Elizabeth Nyström m.fl. (m) kräver i motion 2003/04:T21 ytterligare åtgärder för att motverka alkohol i trafiken. För det första bör det finnas fler poliser på vägarna, för det andra är det tid att se över och skärpa lagstiftningen vad gäller brott som begås av alkohol- och narkotikapåverkade förare, så att straffen för trafiknykterhet står i överensstämmelse med allvaret i gärningen (yrkande 6). Man bör även överväga att straffbelägga s.k. eftersupning (yrkande 7). Vad gäller lagstiftning om obligatoriska alkolås anser motionärerna att en sådan inte är önskvärd. De klara fördelarna med alkolås kan bättre realiseras genom att fordonsindustrin ges möjlighet att på frivillig väg utveckla nya tekniska lösningar samt genom att försäkringsbolagen anpassar sina premier så att installation av alkolås uppmuntras. Vidare anser motionärerna att frivillig installation av alkolås i kollektiv- och yrkestrafik kan fungera som en konkurrensfördel för företag (yrkande 8). Motionsförslag med liknande innebörd framförs i motion 2003/04:T454 yrkande 3 av Elizabeth Nyström m.fl. (m).

Rolf Gunnarsson (m) uppmärksammar i motion 2003/04:T204 de olyckor med dödlig utgång som orsakas av berusade förare och kräver att alkolås införs för alla som påträffas körande bil berusade.

Den ökade alkoholkonsumtionen i samhället är ett stort problem, vilket medför att riskerna för trafiknykterhetsbrott ökar, anför Bertil Kjellberg och Ulf Sjösten (båda m) i motion 2003/04:T223. Enligt motionärerna räcker inte polisens resurser för en effektiv polisövervakning. Därför krävs det initiativ för att införa obligatoriska alkolås fr.o.m. 2006. Fordonsägarna kan kompenseras genom lägre fordonsskatt och lägre försäkringspremier.

Alkoholen orsakar alltfler olyckor. Det är därför viktigt att man snarast inför en lag där motorfordon generellt kan förses med alkolås, vilket gör det omöjligt för alkoholpåverkade personer att starta bilen. Allt enligt motion 2003/04:T239 av Carl-Axel Johansson (m).

Runar Patriksson m.fl. (fp) anger i motion 2004/05:T465 som sin mening att trafiken måste vara en alkoholfri zon. För att uppnå detta krävs ett antal åtgärder: trafikpolisens insatser ute i trafiken måste ökas, en skärpt lagstiftning eller skärpt tillämpning av lagstiftningen måste övervägas, eftersupning måste förbjudas, de som döms för rattfylleribrott måste komma i kontakt med påverkansprogram, kvalificerad rehabilitering skall sättas in vid rattfylleribrott begångna av personer med alkoholproblem, det skall finnas en möjlighet att beslagta fordon som använts vid rattfylleribrott, skolan måste ges resurser att skapa normer om absolut trafiknykterhet (yrkandena 8 och 15).

I frågan om alkoholås förordrar motionärerna installation av alkoholås på hela fordonsflottan, med förtur för fordon som används vid personbefordran eller för transport av farligt gods (yrkande 16). Bestämmelserna om återkallelse av körkort bör skärpas, så att den som får sitt körkort återkallat på grund av rattfylleri bara kan återfå körkortet under förutsättning att alkoholås används (yrkande 17).

Enligt motionärernas mening behövs det även åtgärder för att förebygga rattfylleri, där man i ett preventivt syfte hindrar personer med alkoholproblem att använda bilen (yrkande 18).

Antalet trafikolyckor där alkoholförtäring finns med i bilden tenderar att öka, anför Lennart Kollmats (fp) i motion 2003/04:T286. Motionären finner det mot denna bakgrund rimligt att alla nya bilar från början förses med alkoholås samt att Sveriges arbete med denna fråga på EU-nivå fortsätter. Påföljderna för rattfylleribrott måste verka brottsförebyggande, utgöra en tydlig reaktion på brottet samt tillgodose eventuella vårdbehov, anför det vidare. Detta åstadkoms enligt motionären genom att var och en som döms för rattnykterhetsbrott under en lång tid måste använda alkoholås vid framförande av fordon som kräver körkort (yrkande 3).

Ett sätt att minska rattfylleriet och öka säkerheten är att införa alkoholås, anger Christer Winbäck (fp) i motion 2003/04:T478. Genom att ställa krav på att de fordon som köps in och leasas till den offentliga sektorns transporter utrustas med alkoholås kan man öka volymerna och därmed sänka priserna. Den offentliga sektorn bör således gå före och visa att man tar sitt ansvar för att minska rattfylleriet (yrkande 1). Vidare yrkas att de som dömts för rattfylleri, som en del av domen, bör få ett förbehåll i körkortet som anger att de endast får använda bilar med alkoholås under ett antal år från domen (yrkande 2).

I motion 2004/05:T377 av Johan Pehrson (fp) föreslås att bestämmelserna om återkallande av körkort skärps, så att den som dömts till rattfylleribrott kan få tillbaka körkortet endast under villkor att alkoholås används (yrkande 1) samt att verksamheten med villkorlig körkortsåterkallelse utvidgas så att personer med återkallat körkort på grund av alkoholberoende eller opålitlighet i nykterhetskänslighet kan ingå, vilket enligt motionären skulle leda till

en större benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen eftersom de visste att patienten fick hjälp mot sitt beroende och tvingades använda alkolås (yrkande 3).

Trafiknykterhetsarbetet försvåras av att rattfylleri är nära kopplat till alkoholproblem. Det krävs därför mer genomgripande och hårdare åtgärder mot dem som ertappas rattfulla, men också omfattande förebyggande insatser, argumenterar Johnny Gylling m.fl. (kd) i motion 2003/04:T23. En sådan åtgärd är att regeringen verkar inom EU för en gemensam tidsplan för installation av alkolås i alla bilar (yrkande 1). Ytterligare en föreslagen åtgärd är att låta utreda möjligheten att ställa krav på alkolås i alla nya bilar senast 2010 och inte 2012, som regeringen förordar i propositionen (yrkande 2).

Mikael Oscarsson m.fl. (kd) framhåller i motion 2003/04:T442 de positiva erfarenheterna av försöksverksamheten med alkolås. Enligt motionärerna är det viktigt att – som ett steg på vägen mot alkolås i alla nya bilar – permanenta alkolåsprogrammet, inte minst för att sända signaler till fordonsindustrin, försäkringsbranschen, transportföretag och trafikanter att detta är något mer än ett tillfälligt experiment (yrkande 2). Vidare föreslår motionärerna ett obligatoriskt villkor för körkortshavare som återfår körkortet efter rattfylleribrott att under en övergångsperiod inte köra andra körkortspliktiga fordon än sådana som är utrustade med alkolås (yrkande 3).

Som ett komplement till tekniska lösningar behövs även andra åtgärder för att motarbeta nya och återfallande rattfyllerister, sägs det vidare. Motionärerna föreslår därför att det utreds huruvida det med dagens lagstiftning är möjligt att ålägga rattfylleridömda att delta i behandling innehållande konfrontation med trafikoffer, eftersom denna metod, kallad Victim Impact Panel (VIP), visat sig ge mycket goda resultat i USA där den använts i tio år (yrkande 5).

I motion 2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd) anges att tunga lastbilar är mer inblandade i dödsolyckor än vad deras andel av trafikarbetet motiverar och att rattfylleri tyvärr förekommer även bland yrkesförare. Inom näringen pågår ett frivilligt arbete med trafiksäkerhetsfrågor, vilket är positivt, men regeringen borde intensifiera sitt arbete med lagstiftning så att vi inom ett par år kan få se alkolås i all yrkestrafik, anges det (yrkande 3). Ett identiskt förslag återfinns i yrkande 3, motion 2003/04:T468 av Johnny Gylling m.fl. (kd).

Gunilla Tjernberg (kd) hänvisar i motion 2004/05:T224 till en studie som visat att fyra av tio cyklister som ådrog sig skador var berusade vid olyckstillfället samt att hela 80 % av cyklisterna vid de cykelolyckor som skedde kvälls- och nattetid var onyktra. Motionären anser mot denna bakgrund att man bör kunna kräva att samma regler, med en alkoholgräns på 0,2 ‰, skall gälla för alla trafikanter, oavsett om det är en motoriserad eller omotoriserad tvåhjulning.

I motion 2004/05:So602 av Ragnwi Marcelind (kd) krävs åtgärder för att förhindra det alltmer ökande alkoholbruket. En sådan åtgärd är att utrusta fordon med alkolås (yrkande 4).

Alkolås är ett utmärkt vapen för att minska eller t.o.m. få bort förekomsten av alkohol i trafiken, anger Maud Olofsson m.fl. (c) i motion 2003/04:T564. Exempel på områden där vi redan i dag kan vidta åtgärder är vid transport av farligt gods och skolskjutsar. Att införa alkolås vid transport av farligt gods kan ske genom direktiv till Räddningsverket. För att införa alkolås i skolskjutsar krävs ett samarbete med Kommunförbundet, som i sin tur kan rekommendera sina medlemmar att kräva detta vid nästa skolskjutsupphandling. Ett andra steg är att införa alkolås i all yrkestrafik och ett tredje steg är alkolås i alla nytillverkade bilar. I framtiden bör alla fordon, nya som gamla, ha alkolås (yrkande 47).

Sven Bergström m.fl. (c) anser att regeringens ambition att senast år 2012 införa krav på alkolås i alla nya bilar i Sverige är överdrivet försiktig. Med tanke på alla de olyckor som hinner ske under tiden fram till 2012 finns det all anledning att skynda med sikte på senast 2010, allt enligt motion 2004/05:T398 (yrkande 17).

Det görs alltför lite för att komma åt problemen med alkohol i trafiken, enligt Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c) i motion 2004/05:T238. Därför föreslås att alkolås skall krävas i skolskjutsar och i bilar som transporterar farligt gods (yrkande 1) samt att alla nya bilar skall utrustas med alkolås (yrkande 2). De framförda förslagen är identiska med två förslag (yrkandena 1 och 2) i motion 2003/04:T364 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c).

Enligt vad som anförs i motion 2004/05:T208 av Sofia Larsen och Claes Västerteg (båda c) kostar alkoholrelaterade olyckor samhället minst 3 miljarder kronor årligen, vilket är mer än vad det skulle kosta att installera alkolås i alla fordon. Enligt motionärerna bör därför åtgärder om alkolås vid transport av farligt gods och skolskjutsar vidtas. På sikt bör all yrkestrafik och alla nya fordon ha alkolås. Sverige bör också driva frågan inom EU (yrkande 1).

Ytterligare en åtgärd för att minska skadorna i trafiken är att polisen ges större möjligheter att behålla bilnycklarna och förhindra en rattfyllerist att köra vidare efter upptäckt, inte minst eftersom det tyvärr har visat sig vanligt att rattfyllerister tar sin bil och kör hem innan de nyktrat till. Sedan föraren har blåst och gått igenom pappersexercis på stationen är det mer eller mindre fritt fram för personen att köra hem igen (yrkande 2).

Annika Qarlsson och Margareta Andersson (båda c) talar i motion 2004/05:T399 om den ökade alkoholkonsumtionen och sambandet mellan alkoholkonsumtion och rattnykterhet. En viktig åtgärd är att göra det omöjligt för alkoholpåverkade förare att köra. Därför bör alla bilar i yrkestrafik förses med alkolås senast 2006 (yrkande 3) och alla nya bilar från 2008 (yrkande 4).

Tomas Eneroth (s) pekar i motion 2003/04:T20 på de positiva resultat som uppnåtts genom att utrusta fordon med alkolås. Motionären menar att alkolås bör bli obligatoriskt i hela fordonsflottan tidigare än vad regeringen angett i propositionen.

I motion 2003/04:T302 av Christina Axelsson och Eva Arvidsson (båda s) efterlyses forskning om alkolåsens utformning, bl.a. i syfte att bättre anpassa detta till kvinnor och att minska det distraktionsmoment som kan uppkomma vid användandet.

Alkolås är ett verktyg för att komma till rätta med de problem som berusade bilförare orsakar, anför det i motion 2003/04:T308 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Agneta Lundberg (båda s). Dagens försöksverksamhet med alkolås måste därför ersättas med en permanent lagstiftning samtidigt som regeringen aktivt måste driva frågan i olika internationella sammanhang, sägs det vidare.

I motion 2003/04:T332 av Carina Hägg (s) anges att alkolås kan användas som en del i en behandling för alkoholmissbruk, som alternativ till annan utdömd påföljd och som förebyggande åtgärd för ökad trafiksäkerhet. Det är enligt motionären rimligt att alkolås installeras i alla bilar senast år 2015, liksom att skolskjutsar installerar alkolås tidigare och att förhållandet för veteranbilar särregleras.

Att nästan en fjärdedel av de förare som omkommer i trafiken har alkohol i blodet uppmärksammas i motion 2004/05:T340 av Ann-Marie Fagerström och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) som föreslår att alkolås blir obligatoriskt i samtliga nyregistrerade bilar samt för bilar i yrkestrafik. Ett identiskt förslag framförs i motion 2003/04:T382 av Ann-Marie Fagerström och Carina Adolfsson Elgestam (båda s).

Mot bakgrund av att 750 människor fått sätta livet till i Sverige på grund av rattfylleristers framfart de senaste fem åren kräver Birgitta Ahlqvist och Birgitta Gidblom (båda s) i motion 2004/05:T372 radikalt ökade insatser mot rattfylleriet genom kontroller på vägarna. Regeringen bör också arbeta för att alkolås skall ingå som standard i alla nya bilar. Därför måste frågan aktualiseras också i olika internationella sammanhang, allt enligt motionen. Identiska förslag framförs i motion 2003/04:T527 av Birgitta Ahlqvist och Lars U Granberg (båda s).

Inger Segelström m.fl. (s) påminner i motion 2003/04:T554 om att stora summor har använts till förbättring av vägstandard och vägtrafiksäkerhetshöjande åtgärder. Enligt motionärerna är det nu dags för personliga insatser för dem som behöver, men också av alla andra, som en solidarisk handling med alla dem som drabbats. Alkolås bör därför införas snarast, sägs det.

För att minska skadorna i trafiken krävs ett antal olika ansatser, säger Agneta Ringman och Ann-Marie Fagerström (båda s) i motion 2004/05:T272. En utveckling av alkolåsen är en viktig åtgärd som lyfts fram

i motionen. Enligt motionärerna har samhället ett särskilt ansvar att driva på utvecklingen inom detta område. När nya upphandlingar av fordon görs bör dessa fordon därför utrustas med alkolås.

Majléne Westerlund Panke (s) hänvisar i motion 2004/05:T301 till en studie som visat att fyra av tio cyklister som sökt akutsjukvård för skallskada var alkoholpåverkade. Bland cyklister under 15 år var ingen påverkad av alkohol. I åldersgruppen 15–30 år var 41 % påverkade. I åldersintervallet 30–44 år var hälften påverkade, bland männen i denna åldersgrupp var andelen hela 58 %. I ljuset av dessa resultat menar motionärerna att en översyn av trafiknykterhetslagstiftningen, i syfte att denna skall omfatta även cyklister, är nödvändig.

Kaj Nordquist (s) betonar i motion 2004/05:T314 att drogpåverkad körning förekommer såväl bland privatbilister som bland yrkesförare. Enligt motionären är, förutom nolltolerans och ett ändrat drogbeteende, alkolås en av nycklarna till förbättrad trafiksäkerhet. Det föreslås därför att alkolås skall krävas, så snart det är möjligt, i såväl taxi som specialfordon vid nyanskaffning av fordon.

Enligt motion 2004/05:T375 av Leif Jakobsson (s) utsätts den svenska alkoholpolitiken för stora påfrestningar eftersom införselkvoterna från EU-länderna medför en ökad totalkonsumtion och ett ändrat/utvidgat konsumtionsmönster. Enligt motionären måste denna utveckling mötas med nya alkoholpolitiska medel, varav alkolås är ett. Mot denna bakgrund bör man beakta vilken effekt alkolås har på totalkonsumtionen och därmed på alkoholskadorna.

Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) anger i motion 2004/05:T397 att den tekniska utvecklingen av alkolås går väldigt fort och att det därför är viktigt att inte låsa sig vid lösningar som kan bli inaktuella. Regeringen bör därför enligt motionärernas mening följa utvecklingen och återkomma till riksdagen om det visar sig att teknikutvecklingen leder till att installation av alkolås går att genomföra i ett snabbare tempo än vad som i dag planeras (yrkande 4).

I motion 2004/05:T450 av Fredrik Olovsson och Elisebeht Markström (båda s) anges att alkolås är ett effektivt sätt att minska alkoholkonsumtionen och få bort alkoholen ur trafiken. Då det emellertid finns en stor risk att en ensidig svensk lagstiftning om alkolås ses som ett handelshinder i förhållande till EG-rätten bör Sverige arbeta inom EU för ett gemensamt krav om alkolås som standard för alla nyproducerade bilar i EU.

Sylvia Lindegren (s) efterfrågar i motion 2004/05:T487 ökade incitament och möjliga stödåtgärder till åkerinäringen för att stimulera installation av alkolås.

I motion 2003/04:So645 av Agneta Lundberg m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp) uppmärksammas den ökade alkoholkonsumtionen i samhället och dess konsekvenser för trafiksäkerheten och möjligheterna att uppnå nollvisionen. För



att motverka den negativa utveckling som kan observeras i dagsläget föreslås att kraftig opinionsbildning sätts in i trafikskolorna, i gymnasieskolan och folkrörelserna. Enligt motionärerna går det inte att nog understryka vikten av ett personligt ställningstagande mot att köra eller åka med berusade förare. Införande av alkoholås och utökade kontroller anges också ge de önskade resultaten (yrkande 11).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet ansluter sig till den grundläggande syn som kommer till uttryck i såväl propositionen som i motionerna, att alkohol och droger i trafiken måste motverkas kraftfullt på alla sätt. Dagens situation, där uppskattningsvis 14 000 bilresor företas av alkoholpåverkade förare varje dag, där antalet olyckor med alkohol eller droger inblandade i bilden ökar, är naturligtvis oacceptabel. En uppmärksam olycka i oktober 2004 med fem dödade, där det enligt uppgifter visat sig att föraren serverats gratis alkohol på en färja, kan tyda på att inte alla tagit till sig denna grundsyn. Denna trend måste brytas genom att snabba och effektiva åtgärder vidtas. I detta arbete är det viktigt att alla berörda aktörer bidrar och alla möjliga åtgärder övervägs och vägs mot varandra. Detta kan gälla skärpt lagstiftning inom området, förstärkta kontrollåtgärder, opinionsbildande verksamhet, förändrade rutiner vid offentlig upphandling eller förbättrad utbildning i körskolorna och skolan. Alkoholås kan vara ett effektivt verktyg i detta arbete.

Utskottet konstaterar därför med tillfredsställelse att riskerna med alkohol och droger enligt regeringens proposition kommer att få en mer framträdande roll i körkortsutbildningen, vilket utskottet återkommer till i avsnittet Körkortsutbildningen. Utskottet vill även uppmärksamma att justitietskottet nyligen (bet. 2004/05:JuU3) tillstyrkt förslag till ett regelverk enligt vilket polisen skall ges möjlighet att omhänderta bilnycklar eller, om det krävs, fordonet för att förhindra att ett rattfylleribrott begås. Dessa åtgärder kommer naturligtvis inte att räcka men de är ett steg i rätt riktning.

Utskottet vill även uppmärksamma två viktiga utredningar inom området. Regeringen har tillkallat en utredare som skall göra en utvärdering och översyn av rattfyllerilagstiftningen (dir. 2003:174). Utredaren skall även se över vissa frågor som har att göra med polisens möjligheter att utreda misstänkta rattfylleribrott. Det gäller bl.a. frågan om s.k. eftersupning. Enligt direktiven skall utredaren även studera och utvärdera erfarenheterna från VIP-projekt. Såvitt gäller frågan om eftersupning kan skärpt lagstiftning, med innebörden att eftersupning förbjuds, enligt utskottet vara ett enkelt och effektivt medel att förbättra trafiksäkerheten.

Vidare har en särskild utredare tillkallats med uppgift att överväga möjligheterna att så fort som möjligt, men senast år 2012, införa ett krav på alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri i alla nya bilar som är registrerade i Sverige. Utredaren skall även se över behovet av och möjligheterna att införa sådana system i andra slag av motordrivna fordon.

En del i utredningsuppdraget är att pröva om det är lämpligt att först införa kravet för vissa fordonskategorier, t.ex. bussar och lastbilar, vilket bör kunna ske senast år 2010. Utredaren skall även beakta gemenskapsrättens krav på fri cirkulation av varor och föreslå en inriktning för regeringens arbete inom EU för att införa krav på alkoholås eller andra tekniska system i alla motor-drivna fordon. Utredaren skall också lämna förslag till vilka steg som kan tas för att öka acceptansen för och användningen av alkoholås eller andra tekniska system som förhindrar rattfylleri innan ett krav på sådana system införs. Utredaren skall även överväga möjligheterna att använda t.ex. alkoholås i kombination med rehabilitering och behandling av personer med alkoholproblem, bl.a. eftersom det skulle kunna leda till en högre benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen om de visste att patienten hade möjlighet att ingå i försöksverksamheten.

Mot bakgrund av de mycket positiva resultaten av försöksverksamheten med alkoholås utgår utskottet ifrån att det vidare arbetet inom området ges högsta prioritet samt att tidsplanen för installation av alkoholås i hela eller delar av fordonsflottan förkortas ifall detta visar sig möjligt. Då den av regeringen utsedda särskilda utredaren försäkrat utskottet att arbetet kommer att bedrivas utifrån dessa utgångspunkter ser utskottet ingen anledning att ta något initiativ i frågan.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att såväl taxibolag, bussföretag och åkerier som offentliga aktörer har börjat installera och använda alkoholås som en del i kvalitetssäkringen av sina transporter. Utskottet välkomnar naturligtvis dessa initiativ då de påskyndar utvecklingen av tekniken och det angelägna införandet av alkoholås i hela fordonsparken. Som framgått i ovanstående avsnitt delar utskottet även regeringens i propositionen redovisade bedömning att miljö- och trafiksäkerhetskrav bör vara ett naturligt inslag i offentliga upphandlingar av transporter. Krav på alkoholås aktualiseras naturligen i detta sammanhang.

Utskottet konstaterar vidare att en fråga som uppmärksammats med anledning av den tekniska utvecklingen inom området är huruvida liknande tekniska lösningar kan vara ett verktyg i arbetet med att motverka såväl droger som trötthet i trafiken. Då dessa frågor är ytterst angelägna följer utskottet frågan med stort intresse.

Mot denna bakgrund kan utskottet konstatera att det inte finns några väsentliga motsättningar mellan det av regeringen aviserade arbetet inom området och den grundsyn som kommer till uttryck i de i avsnittet behandlade motionerna. Utskottet förutsätter att regeringens beredning av pågående utredningar sker skyndsamt samt att trafiksäkerhetsaspekterna väger tungt i regeringens bedömning av desamma. Syftet med flertalet motioner kan därför anses tillgodosett. De avstyrks därmed.

## Hastigheter

### Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottet är en sänkning av den verkliga hastigheten på vägarna nödvändig för att etappmålet för år 2007 skall uppnås. Mot denna bakgrund delar utskottet regeringens bedömning angående såväl intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) som en anpassning av hastighetsgränserna bl.a. utifrån nollvisionen. Motionsförslag om att höja högsta tillåtna hastighet på de sträckor där vägstandarden tillåter detta avstyrks med hänvisning till Vägverkets ansvar inom området.

Jämför reservation 4 (m).

### Bakgrund

#### *Regelverket*

Hastighetsbegränsningar för motorfordon har funnits i Sverige sedan år 1907 då den första förordningen för automobiltrafik trädde i kraft. Under 1930-talet infördes i princip fri hastighet för personbilar och motorcyklar både utom och inom tätbebyggt område. Fordonens hastighet skulle dock anpassas till vad trafiksäkerheten och hänsyn till omständigheterna i övrigt krävde. I 1951 års vägtrafikförordning infördes år 1955 en generell hastighetsbegränsning till 50 kilometer i timmen för alla fordon inom tätbebyggt område. Under åren 1960–1967 genomfördes vissa tillfälliga hastighetsbegränsningar utom tätbebyggt område. Även under högertrafikomläggningen infördes tillfälliga hastighetsbegränsningar. År 1967 inledes en försöksverksamhet med en allmän differentierad hastighetsbegränsning. År 1971 infördes bashastigheten 70 kilometer i timmen utom tätbebyggt område. Statens trafiksäkerhetsverk fick dock besluta att den högsta tillåtna hastigheten i stället skulle vara 90 eller 110 kilometer i timmen, eller på motorväg 90, 110 eller 130 kilometer i timmen. I proposition 1978/79:36 konstaterades att systemet med differentierade hastighetsgränser hade haft en klart positiv effekt från trafiksäkerhetssynpunkt och att tiden var mogen att permanent införa ett system som i princip överensstämde med det som tillämpats försöksvis sedan år 1967. Styrande för valet av hastighet var vägbredd och omkörbar längd (den del av vägen i en körriktning som inte har spärrlinjer). I kriterierna ingick också olycksrisken i form av en förutsedd olyckskvot. För att en väg skulle komma i fråga för en högre hastighet än bashastigheten 70 kilometer i timmen fick inte den förutsedda olyckskvoten överstiga en viss nivå. Detta innebar en skärpning av 1971 års kriterier som i praktiken bara använts för att bestämma hastigheten på nya eller ombyggda vägar. Eftersom de nya kriterierna skulle innebära betydande hastighetssänkningar på det övriga vägnätet togs stor hänsyn till trafikanternas acceptans för hastighetssänkningar. I proposition-

nen pekades på vikten av att de kriterier som bör vara styrande för hastighetsgränserna också måste uppfattas som rimliga av trafikanterna. I dag kan Vägverket med stöd av 3 kap. 17 § trafikförordningen (1998:1276) föreskriva att den högsta tillåtna hastigheten utom tätbebyggt område – där bashastigheten är 70 kilometer i timmen – i stället skall vara 90 eller 110 kilometer i timmen. De kriterier som i dag används för att bestämma hastigheten på en väg har endast ändrats marginellt sedan det differentierade hastighetsbegränsningssystemet infördes år 1978.

### *Utvecklingen*

I nedanstående tabell redovisas hastighetsöverträdelser som andel trafikarbete över hastighetsgräns. En ökning av antalet hastighetsöverträdelser har skett under perioden 1999 till 2003. Under 2003 överträdde hastigheterna på det statliga vägnätet vid 59 % av vägarbetet. Andelen hastighetsöverträdelser på det kommunala vägnätet med hastighetsbegränsningar på 50 och 70 kilometer i timmen var något lägre.

#### **Hastighetsöverträdelser, andel trafikarbete över hastighetsgräns (procent)**

<b>Statliga vägar</b>	1999	2000	2001	2002	2003
50 km/tim	67	65	74	71	69
70 km/tim	52	54	53	53	54
90 km/tim	51	52	55	55	58
110 km/tim	56	56	59	64	63
Samtliga statliga vägar	54	55	57	58	59
<b>Tätort</b>					
Huvudled 50 km/tim	55	54	55	54	53
Huvudled 70 km/tim	30	29	28	30	34
Samtliga tätortsvägar	49	49	50	50	49

Källa: Vägverkets årsredovisning 2003

### *Stöd för rätt hastighet (ISA)*

ISA står för ”intelligent stöd för anpassning av hastighet” och är en teknik som hjälper föraren att ta reda på vilken hastighetsgräns som gäller. Världens största försök med ISA har genomförts i fyra svenska kommuner och innebär att 5 000 fordon utrustades med system som stöder och informerar föraren i syfte att hjälpa denne att hålla hastighetsgränserna.

Utvärderingen av försöket visar sammantaget att det är rimligt att tro att trafiksäkerheten har förbättrats väsentligt med ISA. Om alla hade ISA skulle förbättringen kunna bli 20 % färre skadade personer i tätort. Medelhastigheten på sträcka har minskat klart med ISA. ISA-bilarna kör mer enhetligt och med mindre hastighetsspridning, vilket troligen ökar säkerheten än mer. Uppmärksamheten på fotgängarna har ökat. Restiden blir oförändrad i tätort trots lägre körhastigheter på enskilda punkter. Förklaringen är att det blir färre stopp och bromsningssituationer med ISA.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I det av riksdagen godkända betänkandet 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet angav utskottet som sin mening att det behövs en betydligt större respekt för trafikreglerna bl.a. vad gäller hastigheter. Vad gäller frågan om installation av ISA uppmärksammade utskottet den pågående försöksverksamheten och angav att utskottet följer den fortsatta utvecklingen och beredningen av frågan med intresse.

### **Propositionen**

#### *Hastighet baserad på vägens säkerhetsstandard*

Enligt regeringens bedömning är en sänkning av den verkliga hastigheten nödvändig för att etappmålet för år 2007 skall uppnås. Vägverket bör ges i uppdrag att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighetsgränserna utifrån nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö och positiv regional utveckling. Samtidigt som en säker hastighet föreskrivs är det viktigt att skapa förståelse för riskerna med att överskrida hastigheterna och för vikten av att gällande hastighetsgränser respekteras. Hastighetsgränserna bör på sikt vara avstämda mot vägens och fordonens säkerhetsnivå. Det innebär att med en bättre vägutformning, säkrare fordon och en från säkerhetssynpunkt mer gynnsam sammansättning av fordonsflottan högre hastigheter bör kunna accepteras, förutsatt att detta inte motverkar de miljöpolitiska målen.

#### *Stöd för rätt hastighet*

Regeringen gör bedömningen att intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) är en mycket lovande metod för att stödja föraren att hålla hastighetsgränserna. För att stimulera en marknad för ISA krävs aktiva åtgärder. Sverige bör bl.a. verka för att ISA skall ingå i Euro NCAP.

### **Motionen**

Elizabeth Nyström m.fl. (m) anför i motion 2003/04:T21 att det givetvis är viktigt att hastighetsgränserna hålls men vill samtidigt betona att det kan vara kontraproduktivt att ha för låga hastighetsgränser på vägvagnsintervall där standarden medger högre farter. Motionärerna menar därför att den högsta tillåtna hastigheten bör höjas på vägar där standarden medger detta (yrkande 9).

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet delar regeringens bedömning att en sänkning av den verkliga hastigheten är nödvändig för att etappmålet för år 2007 skall uppnås och välkomnar således det av regeringen i propositionen aviserade uppdraget till Vägverket att ta fram en strategi för en successiv anpassning av hastighets-

gränserna utifrån nollvisionen samt kraven på tillgänglighet, god miljö och positiv regional utveckling. Som regeringen anför är det samtidigt som en säker hastighet föreskrivs viktigt att skapa förståelse för riskerna med att överskrida hastighetsgränserna. De bör därför på sikt vara avstämnda mot vägens och fordonens säkerhetsnivå. Det innebär att med en bättre vägutformning, säkrare fordon och en från säkerhetssynpunkt mer gynnsam sammansättning av fordonsflottan högre hastigheter bör kunna accepteras, förutsatt att detta inte motverkar de miljöpolitiska målen.

Utskottet delar även regeringens bedömning att intelligent stöd för anpassning av hastighet (ISA) är en mycket lovande metod för att stödja föraren att hålla hastighetsgränserna. För att stimulera en marknad för ISA krävs aktiva åtgärder. Sverige bör bl.a. verka för att ISA skall ingå i Euro NCAP.

Vad gäller motionsförslag om att höja högsta tillåtna hastighet på de sträckor där vägstandarden tillåter detta anser utskottet att det ankommer på Vägverket att bedöma denna fråga, exempelvis inom ramen för det av regeringen aviserade uppdraget om variabla hastigheter. Motionsförslaget avstyrks följaktligen.

## Övervakning och sanktioner

### **Utskottets förslag i korthet**

Enligt utskottets bedömning är det från trafiksäkerhetssynpunkt angeläget att trafikövervakning används i större utsträckning eftersom det är ett effektivt sätt att påverka trafikanternas beteende. Detta gäller såväl ATK-övervakning som manuell övervakning. Utskottet välkomnar även aviserade och pågående insatser vad gäller översynen av penningbotssystemet och ägaransvaret vid hastighetsöverträdelser.

Mot denna bakgrund anser utskottet inte att några åtgärder från riksdagens sida är erforderliga. De i detta avsnitt behandlade motionsförslagen avstyrks därför.

Jämför reservation 5 (m, kd).

### **Bakgrund**

Utskottet har tidigare angett som sin mening att trafikövervakning är ett effektivt sätt att påverka trafikanternas beteende och att detta verktyg bör användas i större utsträckning. Utskottet har även uttalat sig till fördel för en utökad och effektivare ATK-övervakning (automatisk trafiksäkerhetskontroll). Automatisk kameraövervakning kan dock inte ersätta manuell övervakning eftersom trafikpolisen har en rad viktiga uppgifter för att säkerställa en god trafiksäkerhet. Vidare har utskottet efterfrågat en översyn av penningbotssystemet samt en utredning om ett utökat ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar

att regeringen i propositionen aviserar åtgärder och insatser inom dessa områden. Mot denna bakgrund anser utskottet inte att ytterligare åtgärder från riksdagens sida är erforderliga. De i detta avsnitt behandlade motionsförslagen avstyrks därför. Syftet med motion 2003/04:T21 yrkande 4 samt motion 2004/05:T398 yrkande 16 kan anses tillgodosedda i väsentlig mån.

### *Polisens övervakning*

På regeringens uppdrag har Rikspolisstyrelsen år 2001 utarbetat en nationell strategi för polisens trafikövervakning. Strategin utgår från den klara förutsättningen att trafikövervakningen bör inriktas på de felbeteenden som erfarenhetsmässigt leder till svåra trafikolyckor. Övervakningen inriktas därför främst på hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och bristande bilbältesanvändning. I strategin pekas också den tunga trafikens framförande, skick och beteendeövervakning (omkörningar, rödljuskörningar och avstånd till framförvarande fordon) ut som ytterligare områden av särskild vikt.

### *Automatisk hastighetsövervakning (ATK)*

Automatiska hastighetsövervakningskameror infördes på försök på 16 vägsträckor under perioden 1999–2000. Försöket fortsatte och en utvärdering under 2002 konstaterade att både hastigheten och antalet olyckor med personskador minskat på de aktuella sträckorna. Vid utgången av 2003 övervakades hastigheten på 40 vägavsnitt, med en sammanlagd längd på 609 kilometer. Tekniken har utvecklats under perioden, och Vägverket och Rikspolisstyrelsen överväger nu att införa ett nytt kameraskåp, där igångsättning och överföring av elektronisk information sker elektroniskt. Samtidigt utreds inrättandet av en eller flera centrala utredningscentraler där uppkomna ärenden kan utredas på ett effektivt sätt.

### *Ansvar vid hastighetsöverträdelse m.m.*

En fordonsägares ansvar skiljer sig beroende på om överträdelserna av en bestämmelse är kriminaliserad eller inte. Enligt lagen (1976:206) om felparkeringsavgift har fordonsägaren ansvar för fordonet, oavsett vem som har gjort sig skyldig till en felparkering. Enligt trafikförordningen (1998:1276) är ägaren av ett fordon skyldig att se till att fordonet inte brukas i strid mot bestämmelserna i den förordningen. När någon annan brukar fordonet gäller ägarens ansvar endast vid vissa, i förordningen angivna, bestämmelser om fordons- och släpvagnsvikt m.m. Enligt dagens regelverk är det således föraren av fordonet som hålls ansvarig vid hastighetsöverträdelser.

### *Tidigare behandling i utskottet*

Senaste gången då trafikutskottet behandlade motionsförslag om trafikövervakning och sanktioner var i betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet, där utskottet angav som sin mening att trafikövervakning är ett effektivt sätt att påverka trafikanternas beteende och att detta verktyg bör användas i större

utsträckning. Vidare menade utskottet att försöken med automatisk hastighetsövervakning har givit positiva resultat samt att verksamheten bör utökas och effektiviseras men att den också måste kompletteras med manuell övervakning eftersom den automatiska övervakningen inte kan kontrollera exempelvis bältesanvändning.

I frågan om ansvaret vid hastighetsöverträdelser uttalade trafikutskottet som sin mening att en förändring av ägaransvaret skulle kunna underlätta identifieringen av den straffskyldige, exempelvis genom att ägaren är skyldig att lämna uppgifter om föraren. Enligt utskottets mening var det mot denna bakgrund angeläget att skyndsamt se över förutsättningarna att förändra ägaransvaret vid hastighetsförelseer i syfte att effektivisera den automatiska kameraövervakningen.

### *Utredning om ägaransvar vid hastighetsöverträdelse*

Med anledning av bl.a. riksdagens ovan nämnda tillkännagivande beslutade regeringen den 19 maj 2004 att tillsätta en särskild utredare. Utredaren skall utreda förutsättningarna för att införa någon form av ansvar för fordonsägaren när hans eller hennes fordon används vid en överträdelse av bestämmelser om högsta tillåtna hastighet eller av någon annan trafikregel som kan övervakas och upptäckas genom automatiska system (dir. 2004:74).

## **Propositionen**

### *Polisens trafikövervakning*

Enligt vad som anförs i regeringens proposition bör polisens trafikövervakning bli mer effektiv och även fortsättningsvis inriktas på sådana felbeteenden som erfarenhetsmässigt leder till svåra trafikolyckor, t.ex. hastighetsöverträdelser, trafikonykterhet och bristande bilbältesanvändning.

### *Övervakning av hastighet genom utbyggnad av ATK*

Angående systemet med ATK med kamera är regeringens bedömning att detta har visat sig få mycket positiva effekter på trafiksäkerheten och därför skall fortsätta. En utredare tillsätts som skall pröva förutsättningarna för att utvidga och permanenta verksamheten med ATK samt lämna förslag på hur verksamheten skall finansieras.

### *Penningbotens storlek*

Regeringens bedömning är att det snarast bör övervägas hur penningbotsbeloppen på ett lämpligt sätt kan anpassas till den förändring av främst penningvärdet som skett sedan år 1992, då bötesbeloppen senast ändrades. I detta sammanhang kan det också finnas anledning att överväga om en sådan anpassning också bör föranleda någon förändring av högsta och lägsta dagsbot.



### *Premiering av skötsamma trafikanter*

Vidare anges i propositionen att den skärpta övervakningen av regelefterlevnaden inom trafiken bör kompletteras med olika former av stimulanssystem för skötsamma trafikanter.

### **Motionerna**

I motion 2003/04:T21 instämmer Elizabeth Nyström m.fl. (m) i regeringens bedömning att penningbetsbeloppen bör anpassas till den förändring av penningvärdet som skett sedan 1992 (yrkande 4). Fler poliser på vägarna kan stävja trafikonykterhet, kontrollera att bilbältet är på plats och lugna ned ett alltför uppskruvat trafiktempo, anføres det vidare. Med fler poliser ute i trafiken och mer resurser till säkrare vägar anser motionärerna att systemet med automatisk hastighetsövervakning kan reduceras (yrkande 11).

Vad gäller ansvaret vid hastighetsöverträdelser anser motionärerna att ett utökat ägaransvar strider mot svensk rättspraxis. Den straffskyldige vid hastighetsöverträdelser måste vara föraren, alla andra konstruktioner kan ge felaktiga eller otydliga signaler till vägtrafikanterna eftersom de antyder att ansvaret flyttas från föraren till ägaren av fordonet (yrkande 12).

I motion 2003/04:T19 av Jeppe Johnsson (m) framförs ett antal argument mot en fortsatt utbyggnad av den automatiska kameraövervakningen av vägtrafiken: det strider mot den allmänna rättsuppfattningen eftersom föraren inte uppmärksammas på sin hastighetsöverträdelse förrän efter ett antal dagar; fartkameror är integritetskränkande eftersom även oskyldiga medborgare fotograferas; fartkamerornas användbarhet är begränsad eftersom flera typer av trafikbrott, exempelvis rattonykterhet, inte fångas upp genom sådan övervakning.

Mot denna bakgrund kräver motionären ett stopp för den fortsatta utbyggnaden av automatisk hastighetsövervakning (yrkande 1) och att antalet poliser ute i trafiken ökas i syfte att förbättra regelefterlevnaden i trafiken (yrkande 3). Motionären framför även invändningar mot ett införande av ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Det strider enligt motionären mot svensk rättspraxis. Den straffskyldige måste vara föraren, alla andra konstruktioner ger felaktiga och otydliga signaler till vägtrafikanterna, eftersom den antyder att ansvaret flyttas från föraren till ägaren av fordonet. Det är den som kör för fort som utsätter sig själv och andra för fara (yrkande 2).

I motion 2003/04:T23 av Johnny Gylling m.fl. (kd) diskuteras bl.a. ett utvidgat ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Motionärerna menar att en sådan åtgärd kan ge felaktiga eller otydliga signaler till vägtrafikanterna eftersom den antyder att ansvaret flyttas från föraren till ägaren av fordonet. Ett förändrat ägaransvar kan dessutom leda till praktiska och rättsliga problem, exempelvis i sådana fall då den som lånat ett fordon i sin tur lånat ut det till en tredje part (yrkande 4).

Sven Bergström m.fl. (c) anger i motion 2004/05:T398 att en ökad användning av automatisk kameraövervakning för hastighetsövervakning kan frigöra polisresurser för andra viktiga uppgifter, vilket är positivt. Motionärerna vill dock understryka att automatisk trafiksäkerhetskontroll inte i alltför hög grad får ersätta trafikpolisen, eftersom denna har en viktig uppgift att fylla (yrkande 16).

### Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare angett som sin mening att trafikövervakning är ett effektivt sätt att påverka trafikanternas beteende och att detta verktyg bör användas i större utsträckning. Utskottet har även uttalat sig till fördel för en utökad och effektivare ATK-övervakning. Automatisk kameraövervakning kan dock inte ersätta manuell övervakning eftersom trafikpolisen har en rad viktiga uppgifter för att säkerställa en god trafiksäkerhet. Vidare har utskottet efterfrågat en översyn av penningbotssystemet samt en utredning om ett utökat ägaransvar vid hastighetsöverträdelser. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att regeringen i propositionen aviserar åtgärder och insatser inom dessa områden. Mot denna bakgrund anser utskottet inte att ytterligare åtgärder från riksdagens sida är erforderliga. De i detta avsnitt behandlade motionsförslagen avstyrks därför. Syftet med motion 2003/04:T21 yrkande 4 samt motion 2004/05:T398 yrkande 16 kan anses tillgodosett i väsentlig mån.

## Infrastrukturen

### Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottet är utbyggnaden eller förbättringen av vägsystemet en av de viktigaste åtgärderna för ökad trafiksäkerhet. Utskottet ser därför positivt på vidtagna och planerade åtgärder inom detta område. Då den av regeringen i propositionen redovisade bedömningen överensstämmer med utskottets uppfattning i frågan ser utskottet ingen anledning att ta något initiativ i frågan. Motioner i ämnet avstyrks således.

Jämför reservation 6 (m, fp, kd, c).

### Bakgrund

#### *Vägverkets mål för väghållning och trafiksäkerhet*

Regeringen har i Vägverkets regleringsbrev för 2003 angivit som mål att genomföra kostnadseffektiva trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet så att antalet dödade minskas. Åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras.

Vidare anges att de medel som finns tillgängliga under perioden under anslagsposten Investeringar i nationell plan i enlighet med riksdagens beslut om inriktning av investeringar i statliga vägar och järnvägar (bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174) och regeringens beslut om fastställande av nationell väghållningsplan, efter det att pågående projekt finansierats, skall användas för att genomföra fysiska trafiksäkerhetsåtgärder inom ramen 4 500 miljoner kronor under perioden 1998–2003. Utöver denna ram och utöver vad som genomförs enligt fastställda länsplaner för regional transportinfrastruktur skall särskilda fysiska trafiksäkerhetsåtgärder genomföras på hela det statliga vägnätet intill ett belopp av 400 miljoner kronor per år under perioden 1999–2003. För fysiska trafiksäkerhetsåtgärder gäller att i första hand genomföra sådana åtgärder som är kostnadseffektiva från trafiksäkerhetssynpunkt oavsett hur de effektklassificerats i gällande investeringsplaner. Åtgärdena bör koncentreras till de avsnitt på det statliga vägnätet där flest dödas eller skadas svårt och särskilt beakta barns trafiksäkerhet.

### *Vägverkets åtgärder 2003*

Under år 2003 utfördes riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet till ett belopp av 1 778 miljoner kronor, vilket är något mer än under föregående år. Åtgärdena fördelade sig på olika områden enligt följande tabell.

#### **Riktade trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet 2002 och 2003**

	Åtgärder		Nationell plan		Regionala planer		Utökad TS-satsning		Totalt	
	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Sidoområdesåtgärder	24	281	24	140	3	0	51	87		
Vägutbyggnad	65	30	48	12	0	45	113	421		
Korsningsåtgärder	305	115	54	78	156	102	515	294		
Åtgärder för oskyddade	69	28	188	11	52	47	309	86		
Separering av körriktningar	456	499	2	113	160	174	618	786		
Övrigt	5	29	23	16	20	58	98	103		
<b>Summa</b>	<b>974</b>	<b>982</b>	<b>339</b>	<b>370</b>	<b>391</b>	<b>426</b>	<b>1704</b>	<b>1 778</b>		

Källa: Vägverket

### *Planerade åtgärder 2004–2015*

Vid fastställandet av planeringsramarna för åtgärder i väginfrastrukturen perioden 2004–2015 avsattes en särskild trafiksäkerhetspott på 4 900 miljoner kronor. Denna post kan betraktas som en fortsättning på den under perioden 1998–2003 genomförda trafiksäkerhetssatsningen om 400 miljoner kronor per år. Utöver dessa åtgärder kommer även fortsättningsvis åtgärder i nationell och regional plan att genomföras för att förbättra trafiksäkerheten.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

Trafikutskottet har behandlat frågor om infrastrukturen och trafiksäkerheten vid ett antal tillfällen, bl.a. i det av riksdagen godkända betänkandet 2002/03:T4 Trafiksäkerhet, där utskottet framförde som sin uppfattning att utbyggnaden eller förbättringen av vägsystemet är en av de viktigaste åtgärderna för ökad trafiksäkerhet. Utskottet såg därför positivt på den satsning på de 100 farligaste vägarna som gjorts inom ramen för elvapunktprogrammet samt angav att Vägverkets satsning på mötesfri landsväg också har visat sig vara ett kostnadseffektivt sätt att öka trafiksäkerheten. Enligt utskottets i betänkandet redovisade mening måste denna trafiksäkerhetsåtgärd därför prioriteras även framöver.

I betänkande 2003/04:TU10 Transportinfrastrukturen 2004–2015 sade utskottet att de åtgärder som ingår i den av regeringen fastställda åtgärdsplanen för perioden 2004–2015 beräknas leda till ett säkrare transportsystem, bl.a. som en följd av mötesseparering. Vidare angavs överflyttningen av trafik från väg till järnväg leda till minskade olyckor samtidigt som det innebär en bättre miljö.

### **Propositionen**

#### *Insatser på vägar utanför tätbebyggt område*

Angående vägar utanför tätbebyggt område är regeringens bedömning att arbetet för att minska risken för och konsekvenserna av mötes-, singel- och omkörningsolyckorna på vägarna utanför tätbebyggt område bör fortsätta.

### **Motionerna**

Elizabeth Nyström m.fl. (m) betonar i motion 2003/04:T21 att vägnätets standard är av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. De farligaste vägsträckorna måste därför snarast rustas upp och byggas om – i många fall är upprustning till motorvägsstandard det enda sättet att åstadkomma en radikal förbättring av trafiksäkerheten. Enligt motionärerna behövs det därför mer resurser till utbyggnaden av ett trafiksäkert vägnät (yrkande 1). Ett identiskt yrkande återfinns i motion 2003/04:T454 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) (yrkande 1).

Enligt Runar Patriksson m.fl. (fp) i motion 2004/05:T465 är det säkraste sättet att bekämpa trafikolyckorna att bygga säkrare vägar exempelvis med fyrvägsstandard. Farliga vägnitt måste därför byggas bort samtidigt som säkerheten höjs genom ombyggnation (yrkande 2).

Trafikanterna måste ta sitt ansvar att köra nyktra och följa trafikreglerna, heter det i motion 2003/04:T23 av Johnny Gylling m.fl. (kd). Enligt motionärerna lämnar dock vägarna stort utrymme för misstag, något som måste åtgärdas. Mot denna bakgrund föreslås ökade resurser för att bygga säkrare vägar och vägmiljöer (yrkande 3).

Mikael Oscarsson m.fl. (kd) efterlyser i motion 2003/04:T442 en handlingsplan för bättre trafikmiljö för motorcyklister, bl.a. mot bakgrund av den kraftiga utbyggnaden av vajerräcken. Enligt motionärerna bör alternativ undersökas för att även denna trafikantgrupp skall få en ökad trygghet i trafiken. Det kan exempelvis handla om särskilda skydd över vajrar och stolpar (yrkande 7).

Yvonne Andersson (kd) hänvisar i motion 2003/04:T250 till forskningsresultat som säger att den vanligaste orsaken till olyckor med dödlig utgång är att föraren har kört påverkad av trötthet och sömnbehov. Motionären menar därför att det borde byggas fler pausställen vid våra motorvägar, exempelvis en var tjugonde kilometer.

Sven Bergström m.fl. (c) föreslår i motion 2004/05:T398 ett tillkännagivande till regeringen om vägnätets standard och dess betydelse för trafiksäkerheten. Vissa sträckor måste byggas eller rustas upp, sidoområdesåtgärderna och mötessepareringen med vajerräcken måste fortsätta, samtidigt som det är av största vikt att dessa åtgärder görs i nära samråd med lokala företrädare samt att hänsyn tas till gående, cyklister och långsamtgående fordon (yrkandena 3 och 4).

Vidare anför motionärerna att cykeln är ett oslagbart transportmedel för väldigt många människor på mindre orter och i mellanstora städer. För att cykeln verkligen skall vara ett alternativ som transportmedel krävs dock enligt motionärernas mening infrastruktur som är anpassad för en säker och snabb trafikmiljö även för cyklister, med bl.a. effektiv belysning som snabbt åtgärdas när något gått sönder, tydlig skyltning och planskilda korsningar (yrkande 6).

Då motorcyklisterna är en relativt oskyddad trafikantgrupp föreslås att mer hänsyn skall tas till motorcyklisternas speciella förhållanden i planerandet av trafikmiljön. Skydd över vajrar och stolpar är exempel på åtgärder som skulle gagna motorcyklisterna (yrkande 15).

I motion 2003/04:T547 av Kenth Högström (s) efterfrågas en utvärdering av miljökonsekvenserna av körbaneseparering med vajerräcken. Enligt vad motionären anför i motionen har trafikrytmen på dessa vägsträckor blivit mer ryckig och ojämn, vilket leder till mer avgaser.

### **Utskottets ställningstagande**

Angående infrastrukturens betydelse för trafiksäkerheten har utskottet inte ändrat uppfattning sedan föregående behandlingstillfälle (bet. 2002/03:T4) då utskottet uttalade som sin mening att utbyggnaden eller förbättringen av vägsystemet är en av de viktigaste åtgärderna för ökad trafiksäkerhet. Utskottet såg även positivt på den satsning på de 100 farligaste vägarna som gjorts inom ramen för elvapunksprogrammet samt på Vägverkets satsning på mötesfri landsväg, eftersom denna visat sig vara ett kostnadseffektivt sätt att öka trafiksäkerheten. Utskottet har även uttalat som sin mening att olika

trafikantgrupperns särskilda förutsättningar, exempelvis motorcyklister och cyklister, måste beaktas vid planeringen av trafiksäkerhetsåtgärder i infrastrukturen.

Då den av regeringen i propositionen redovisade bedömningen överensstämmer med utskottets bedömning i frågan ser utskottet ingen anledning att ta något initiativ i frågan. Motioner i ämnet avstyrks således samtidigt som syftet med flera motionsyrkanden kan anses delvis tillgodosett.

## Barn i trafiken

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet konstaterar att trots att viktiga åtgärder vidtagits i syfte att förbättra trafiksäkerheten för barn har de senaste årens utveckling inneburit fler förolyckade barn i trafiken. Utskottet anser att denna utveckling är oacceptabel och måste brytas. Med hänvisning till redan planerade åtgärder och till att regeringen förutsätts överväga ytterligare insatser avstyrks motionsförslag i frågan. Jämför reservation 7 (m, fp, kd, c).

## **Bakgrund**

### *Skolskjutsar*

Barn är ofta beroende av samhällsbetalda transporter. Antalet barn i åldern 6–16 år uppgår till 1,3 miljoner. Av dem åker ca 400 000 varje dag med någon form av skolbarnstransport, därav uppskattas mellan 60 000 och 70 000 barn åka med reguljär linjelagd kollektivtrafik.

Enligt skollagen (1985:1100) är hemkommunen skyldig att sörja för att det för eleverna i grundskolan anordnas kostnadsfri skolskjuts, om sådan behövs med hänsyn till färdvägens längd, trafikförhållandena, funktionshinder hos en elev eller någon annan särskild omständighet.

Enligt förordningen (1970:340) om skolskjutsning avses med skolskjutsning sådan befordran av elev i förskola, grundskola, gymnasieskola eller motsvarande skola till eller från skolan som ordnas av det allmänna särskilt för ändamålet och inte är av tillfällig natur. Skolskjutsning skall med avseende på tidsplaner och färdvägar ordnas så att kraven på trafiksäkerhet tillgodoses. I varje kommun skall styrelsen för skolväsendet verka för att särskilt anordnade hållplatser för skolskjutsning utformas så att olyckor i möjligaste mån undviks. Styrelsen bestämmer för varje skolskjuts – efter samråd med den kommunala nämnd som ansvarar för trafikfrågor, polismyndigheten och väghållaren – färdväg och de platser där på- eller avstigning bör ske. Vidare svarar styrelsen för att eleverna undervisas om vad de skall iakttä för att undvika olyckor i samband med skolskjutsning. När ett fordon används för skolskjutsning skall det vara försett med en skylt eller

liknande som visar fordonets användning. Vid skolskjutsning skall dörrar på vänster sida av fordonet inte kunna öppnas av passagerare. Andra dörrar skall vara så konstruerade att de inte kan öppnas ofrivilligt av passagerare. Sådana fordon som inte uppfyller kraven får endast i undantagsfall användas för skolskjutsning.

I fråga om bilbälte anges dels att sittplatserna i en personbil som används för skolskjutsning skall vara utrustade med bilbälte, dels att den som färdas i ett sådant fordon också skall använda bilbälte. Den som färdas i en buss som används vid skolskjutsning och sitter på en sådan sittplats som är utrustad med bilbälte skall använda bältet. För undantag från dessa regler görs en hänvisning till de allmänna regler med krav på bilbälten som gäller enligt trafikförordningen. Den som uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåter att använda bilbälte vid skolskjutsning döms till penningböter. Till samma straff döms föraren om den som färdas i fordonet är under 15 år och inte använder bilbälte eller särskild skyddsanordning när detta är föreskrivet i denna förordning och föraren uppsåtligen eller av oaktsamhet underlåtit att göra vad som får anses ankomma på honom för att se till att bälte eller skyddsanordning används.

För att få köra skolskjuts krävs i dag körkort med behörighet för taxi eller buss. Inga ytterligare lagkrav avseende utbildning ställs på föraren. Kommunerna har däremot ett stort inflytande i egenskap av upphandlare av skolskjutsverksamhet. Studier visar att kommunerna ställer olika krav vid upphandling av skolskjutsverksamhet. I upphandlingsavtalen kan särskilda trafiksäkerhetskrav skrivas in. Där kan också anges hur, av vem och till vem utbildning skall ges om trafiksäker skolskjuts.

### *Åtgärder*

För att öka barns rörelsefrihet har vägghållarna, och då särskilt kommunerna, gjort insatser för att skapa säkra och trygga närmiljöer för barn. Sedan Svenska Kommunförbundet gav ut skriften *Lugna Gatan* år 1998 har mer än 190 kommuner genomfört delar av de analyser som beskrivs i skriften. Till följd av detta har antalet vägsträckor och zoner där den högsta tillåtna hastigheten begränsats till 30 kilometer i timmen ökat. Vidare har analyserna lett till att biltrafiken har separerats från de oskyddade trafikanterna och att fysiska åtgärder har vidtagits för att sänka hastigheten. Inom ramen för nationell samling för en ökad trafiksäkerhet har aktörer på nationell nivå åtagit sig att genomföra åtgärder och inlett samarbeten för att åstadkomma mer effektiva trafiksäkerhetsåtgärder på vissa nyckelområden, varav ett är barn och unga. Det har också inletts liknande arbeten på regional och lokal nivå.

Inom ramen för arbetet med nationell samling för en ökad trafiksäkerhet har ett av de tre prioriterade områdena varit barn och unga. Många av de aktörer som deltar i samlingen har påbörjat samarbeten och egna projekt för att åstadkomma säkrare skolskjutsar. Ett exempel är Svenska Kommunförbundets arbete med att revidera den av förbundet utgivna skolskjutshandbo-

ken. Handboken, som riktar sig till dem som arbetar med skolskjutsfrågor i kommunerna, handlar bl.a. om upphandling av miljövänliga och trafik-säkra kommunala transporter. Svenska Kommunförbundet arbetar också med att ta fram en handbok för förare av skolskjutsar.

Vägverkets skolskjutsprojekt har fokus på bättre statistik, åtgärdsområden för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, definition av säker skolväg, ansvarsfördelning under hela resan, säker och tillgänglig hållplats och säker passage över väg, en utveckling av förordningen (1970:340) om skolskjuts samt upphandlingskrav och kvalitetssäkring. Arbetet med förslagsförslaget till en ny förordning om skolskjutsning behandlar bl.a. definitionen av skolskjuts, kvalitetssäkring av skolskjutsverksamhet och skyltning av fordon som används vid skolskjuts.

Regeringen har gett Statens skolverk i uppdrag att kartlägga omfattningen av trafikundervisningen i grundskolan och undersöka hur den integreras i undervisningen i olika ämnen. Skolverket skall lyfta fram exempel på bra trafikundervisning och efter samråd med Vägverket komma med förslag på hur trafikundervisningen kan förbättras i grundskolan. Uppdraget skall redovisas senast den 1 december 2004.

### *Barnsäkerhetsdelegationen*

Regeringen tillsatte i oktober 2001 en delegation, som antog namnet Barnsäkerhetsdelegationen, med uppgift att arbeta med frågor om säkerhet och förebyggande av skador i barns och ungdomars miljö. Delegationen har överlämnat delbetänkandet Barns rätt till säkra och utvecklande miljöer – framtida huvudman (SOU 2003:19). I slutbetänkandet – Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling (SOU 2003:127) – analyserar delegationen barns skador och lämnar förslag till åtgärder som kan förebygga eller förhindra olyckor inom olika områden. Delegationen framhåller följande fyra viktiga områden som bör beaktas i det framtida arbetet med barns säkra och utvecklande miljöer:

- Öka barns inflytande i de beslut som gäller deras vardag.
- Kunskapen om skadors sociala bakgrundsfaktorer måste fördjupas.
- Säkerhet och utveckling är varandras förutsättningar. Barn och ungdomar har rätt att växa upp i en miljö där de kan leka fritt, anta utmaningar, successivt öka sin aktionsradie och sin självständighet utan att riskera att dö eller skadas allvarligt.
- Ungdomar är en bortglömd grupp. En stor del av det svenska skadeförebyggande arbetet har fokuserats på de yngre barnen.

Delegationen konstaterar bl.a. att vägtrafiken står för den största andelen dödsfall under hela barn- och ungdomstiden och andelen ökar med stigande ålder. Delegationen lämnar också en rad förslag för att öka trafiksäkerheten och rörelsefriheten för barn och ungdomar. Delegationens slutbetänkande har remitterats under våren 2004.



### *Utvecklingen*

Enligt Vägverkets årsredovisning omkom 45 barn (0–17 år) i vägtrafiken under 2003, jämfört med 38 under föregående år. På de statliga vägarna dödades 32 (30). Antalet barn döda i personbil har ökat, samtidigt som antalet döda på moped minskat.

Under 2003 beräknas 675 barn (0–17 år) ha skadats svårt i vägtrafiken, vilket innebär en ökning med 3 % jämfört med 2002. Ökningen har främst skett bland personbilsförare och mopedister medan antalet gående som skadats svårt minskat.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

I det av riksdagen godkända betänkandet om trafiksäkerhet från våren 2001 (bet. 2000/01:TU13) gjordes ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Som framgår av betänkandet innefattade detta tillkännagivande även behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken.

I betänkande 2002/03:TU4 konstaterade utskottet att den begärda redovisningen inte lämnats. Mot bakgrund av att antalet döda barn på statliga vägar ökat mellan 2001 och 2002 ansåg utskottet att behovet av denna redovisning ökat ytterligare.

Såvitt gäller frågan om barns och ungdomars färd till och från skolan såg utskottet det som en nödvändighet att dessa transporter är trafiksäkra. En av utskottet tidigare framförd ståndpunkt, att frågan om skolskjutsverksamheten borde ses över, vidhölls därför. Bland annat bör skolskjutsförarens ansvar för elevernas säkerhet – såväl under resan som vid på- och avstigning – klargöras. Vidare bör system med krav på genomförd specialutbildning för att få tillstånd att köra skolskjuts övervägas. Bland angelägna frågor att se över är även behovet av en regel som förbjuder omkörning av stillastående skolskjutsar, angav utskottet.

### **Propositionen**

I propositionen redogör regeringen för nollvisionens utgångspunkt att vägtransportssystemet skall utformas så säkert att trafikanter som följer gällande bestämmelser inte skall behöva betala med liv eller hälsa, samt att de mest utsatta trafikantgruppernas behov av trafiksäkerhet huvudsakligen skall vara styrande vid systemutformarnas val av trafiksäkerhetsåtgärder. Detta innebär att systemutformarna har särskilt stora krav på sig då det gäller exempelvis barn. Vidare gör regeringen bedömningen att kunskaper om trafik och attityder till riskbeteenden i trafiken är något som måste byggas upp under lång tid samt att det därför är viktigt att trafikundervisningen i skolan ger goda kunskaper om trafik och goda attityder till trafikbeteenden.

## Motionerna

Elizabeth Nyström m.fl. (m) kommenterar i motion 2003/04:T21 regeringens bedömning att trafikundervisningen i skolan skall ge goda kunskaper om trafik och attityder till trafikbeteenden. Enligt motionärerna bör man inte belasta skolorna med ytterligare uppgifter när många skolor inte klarar av att ge eleverna baskunskaper. Enligt motionärerna är det bristande polisresurser som är problemet eftersom trafikundervisningen i skolan tidigare sköttes av polisen. Motionärerna vill även uppmärksamma föräldrarnas ansvar för sina barn i trafiksäkerhetsfrågor (yrkande 13).

Vidare uppmärksammas skolskjutsarna, som enligt motionärerna kan förbättras ur trafiksäkerhetskänseende. Det är otillfredsställande att många skolbusschaufförer saknar utbildning anpassad för de särskilda krav som ställs i den aktuella miljön. Det är även otillfredsställande att standarden varierar kraftigt mellan kommunerna. Då de flesta olyckor sker i samband med på- och avstigning anser motionärerna även att det bör övervägas huruvida det skall vara förbjudet att köra om bussen när de bakre ljusen på denna lyser gult (yrkande 14).

Det krävs kraftfulla insatser för att åstadkomma en säkrare trafikmiljö för barn anför Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2003/04:T454. En åtgärd för att åstadkomma detta är enligt motionärerna att ställa högre krav vid upphandlingen av denna trafik, exempelvis att bälten skall finnas tillgängliga i fordonet (yrkande 4).

Vad gäller bussförarnas utbildning anser motionärerna att det bör övervägas huruvida man inte kan införa en speciell utbildning för denna yrkesgrupp (yrkande 5).

Att barn och ungdomar är särskilt utsatta i trafiken uppmärksammas av Runar Patriksson m.fl. (fp) i motion 2004/05:T465. För att förbättra trafiksäkerheten för denna trafikantgrupp föreslås att skolbussar skall utrustas med säkerhetsbälten och alkolås samtidigt som dessa transporter görs så säkra som möjligt i övrigt. Ytterligare en föreslagen åtgärd är att se över upphandlingsreglerna för kommunernas skolbussverksamhet (yrkande 4).

I motion 2003/04:T294 av Yvonne Ångström (fp) uppmärksammas att NTF av resursskäl tvingats lägga ned Barnens Trafikklubb. Motionären finner detta olyckligt då arbetet med barns rätt till en trafiksäker miljö är en viktig del i arbetet med att uppnå nollvisionen. Mot denna bakgrund föreslås att regeringen låter utreda möjligheterna att återupprätta barnens trafikklubb i någon form, exempelvis genom att tillföra NTF de nödvändiga resurserna.

Barn som skickas till skolan har rätt att vara skyddade anför Ulf Nilsson m.fl. (fp) i motion 2003/04:Ub388. Motionärerna ser det därför som naturligt att det blir obligatoriskt med säkerhetsbälten och alkolås i skolskjutsar. (yrkande 18).

FN:s barnkonvention och nollvisionen i trafiken, som utgår från att dödsfall och allvarliga skador är oacceptabla, måste vara utgångspunkten i arbetet med att skapa säkra skolresor för barn och ungdomar, anför Ragnwi Marcelind (kd) i motion 2003/04:T417. Enligt motionären krävs ett antal åtgärder för att skapa trafiksäkerhet och acceptabel psykosocial miljö i övrigt för de 400 000 barn som dagligen åker skolskjuts till skolan. Då dagens situation inte är acceptabel och då variationerna mellan olika kommuner är stora behövs åtgärder på nationell nivå.

Enligt motion 2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c) är det barnen som är de som är allra mest utsatta i trafiken, dels eftersom de är mer sårbara rent fysiskt, dels eftersom de har svårare att överblicka och förstå vad som sker i trafiken. Enligt motionärerna är det därför viktigt att inte mista barnens perspektiv i planeringen av trafikmiljön, inte minst i deras grannskap (yrkande 20).

Eftersom barns huvudsakliga vistelse i trafiken består i färden till och från skolan anser motionärerna vidare att denna behöver göras så trafiksäker som möjligt. Exempelvis bör chaufförer av skolbusstransporter genomgå en utbildning som ger kunskaper om de särskilda krav som ställs på en sådan transport (yrkande 21).

Sofia Larsen (c) kräver i motion 2004/05:T214 en säkrare skolbusstrafik. För att kunna skärpa säkerheten måste man enligt motionären se till helheten. Det krävs inte bara bälten utan även säkrare gångvägar till och från skolan, säkrare på- och avstigningsplatser och sänkta hastigheter.

Annika Qarllsson och Margareta Andersson (båda c) talar i motion 2004/05:T399 om den ökade alkoholkonsumtionen och sambandet mellan alkoholkonsumtion och rattonykterhet. För att stoppa och vända denna utveckling efterfrågas undervisning i skolan som tydliggör riskerna och vars och ens ansvar (yrkande 1 delvis).

Marina Pettersson (s) pekar i motion 2003/04:T354 på att det i många glesbygdslän är vanligt att busshållplatserna för av- och påstigning saknar bussficka, vilket innebär en säkerhetsrisk inte minst vid skolskjutsning. I syfte att minimera denna risk föreslås lagstiftning om att bussfickor alltid skall finnas för bussresenärer där av- och påstigning skall ske. Kan inte detta ske inom en snar framtid bör regeringen överväga att lagstifta om att skolskjutsar inte får köras om vid av- och påstigning av skolbarn.

När barn och ungdomar skall åka skolbuss till och från sin skola tvingas de att ur trafiksäkerhetsperspektiv flytta 50 år tillbaka i tiden, anför Kenneth G Forslund (s) i motion 2003/04:T509. I de allra flesta fall saknas säkerhetsbälten på passagerarplatserna i skolbussar, vilket inte är förenligt med modernt trafiksäkerhetstänkande. Mot denna bakgrund efterfrågar motionären ett nationellt krav på säkerhetsbälten i samtliga skolbussar.

Lars Lilja och Britta Rådström (båda s) vill med motion 2004/05:T422 uppmärksamma trafikmiljön kring skolor. För att förbättra denna föreslås, i syfte att förbättra sikten och därmed trafiksäkerheten, ett parkeringsförbud på 30-sträckor där hastigheten är nedsatt på grund av att barn vistas i miljön.

### Utskottets ställningstagande

Trafikolyckor med barn inblandade är enligt utskottets mening särskilt tragiska och måste därför ges högsta prioritet inom trafiksäkerhetsarbetet. Mot denna bakgrund föreslog utskottet i det av riksdagen godkända betänkandet 200/01:TU13 ett tillkännagivande till regeringen om ökad säkerhet för barn i trafiken. Som framgår av betänkandet innefattade detta tillkännagivande även behovet av en samlad redovisning för riksdagen av de åtgärder som bör vidtas för att öka säkerheten för barn i trafiken. Utskottet har sedan återkommit till frågan vid ett antal tillfällen, bl.a. i betänkande 2002/03:TU4. Enligt utskottets mening har frågan fortfarande högsta aktualitet då utvecklingen de senare åren inneburit fler dödade barn i trafiken. Enligt utskottet är denna utveckling oacceptabel och måste brytas.

Utskottet noterar att regeringen vidtagit åtgärder bl.a. med anledning av riksdagens tillkännagivande. I det av regeringen beslutade regleringsbrevet för Vägverket anges att åtgärder som särskilt syftar till att förbättra barns trafiksäkerhet skall prioriteras i arbetet med genomförandet av trafiksäkerhetsåtgärder på det statliga vägnätet. Angående kunskaper om trafik och attityder till riskbeteenden i trafiken gör regeringen i propositionen bedömningen att detta är något som måste byggas upp under lång tid samt att det därför är viktigt att trafikundervisningen i skolan ger goda kunskaper om trafik och goda attityder till trafikbeteenden. Utskottet delar denna bedömning.

Då de nu behandlade motionerna i huvudsak gäller barns och ungdomars färd till och från skolan vill utskottet även uppmärksamma Svenska Kommunförbundets arbete med att revidera den av förbundet utgivna skolskjutshandboken. Handboken, som riktar sig till dem som arbetar med skolskjutsfrågor i kommunerna, handlar bl.a. om upphandling av miljövänliga och trafiksäkra kommunala transporter. Svenska Kommunförbundet arbetar också med att ta fram en handbok för förare av skolskjutsar. Vägverkets skolskjutsprojekt har fokus på bättre statistik, åtgärdsområden för ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, definition av säker skolväg, ansvarsfördelning i hela resan, säker och tillgänglig hållplats och säker passage över väg, en utveckling av förordningen (1970:340) om skolskjuts samt upphandlingskrav och kvalitetssäkring.

Angående det fortsatta arbetet vill utskottet uppmärksamma de förslag som lagts fram av Barnsäkerhetsdelegationen. Några av dessa förslag har redan resulterat i åtgärder från regeringen, det gäller exempelvis obligatorisk riskutbildning för privata handledare som behandlas i avsnittet Körtkortutbildningen i detta betänkande. I Barnsäkerhetsdelegationens slutbe-

tänkande återfinns dock fler förslag, bl.a. att nationella riktlinjer för kommunernas upphandling av skolskjuts skall utarbetas och att metoder för samråd med barn, föräldrar, förare, skola och kommun i syfte att öka säkerheten inom skolskjutsverksamheten skall utvecklas.

Utskottet konstaterar att delegationens förslag till stor del överensstämmer med de här behandlade motionsförslagen och förutsätter att regeringen återkommer till riksdagen med sin bedömning i dessa frågor. Med vad utskottet ovan anfört som sin mening kan syftet med ett flertal i detta avsnitt behandlade motionsförslag anses till väsentlig del tillgodosett. Samtliga motionsförslag som behandlas i detta avsnitt avstyrks dock.

## Funktionshindrade i trafiken

### **Utskottets förslag i korthet**

Enligt utskottets mening är det av största vikt att stor hänsyn tas till de funktionshindrades särskilda förutsättningar i utformningen av trafikmiljön. Utskottet förutsätter därför att de funktionshindrades behov av en trafiksäker miljö ägnas tillbörlig uppmärksamhet av berörda aktörer. Motionsförslagen avstyrks då det enligt utskottets mening inte finns anledning för riksdagen att i detta sammanhang ta något initiativ i ärendet.

### **Bakgrund**

#### *Mål för funktionshindrades tillgänglighet*

Riksdagen har beslutat om målet att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig för funktionshindrade senast år 2010. Detta mål har konkretiserats bl.a. i verksamhetsgrensmål för Vägverket. För år 2004 gäller att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafiken, fortlöpande skall öka och att kollektivtrafiken senast år 2010 bör kunna användas av de flesta funktionshindrade. Även Rikstrafiken har givits som mål att arbeta för att andelen funktionshindrade och andra grupper med särskilt behov som kan utnyttja det interregionala kollektiva persontransportsystemet skall öka.

#### *Trafikförordningen*

Enligt trafikförordningen (1998:1265) anges att en trafikant för att undvika trafikolyckor skall visa särskild hänsyn mot bl.a. personer som har någon form av funktionshinder. Vidare gäller väjningsplikt mot gående som gått ut på eller som just skall gå ut på ett obevakat övergångsställe.

### *Hela resan*

Under 2003 avslutades ett projekt vid namn Hela resan genom att en slutrapport överlämnades till regeringen den 31 mars. Det övergripande målet för projektet har varit det av riksdagen fattade beslutet om att kollektivtrafiken skall vara tillgänglig för personer med funktionshinder senast år 2010. Arbetet har bedrivits i form av ett samverkansprojekt mellan Rikstrafiken, Luftfartsverket, Banverket, Sjöfartsverket, Vägverket, Svenska Lokaltrafikföreningen, Vinnova, Tåg i Bergslagen, Samtrafiken och Handikappförbundens Samarbetsorgan. För projektsamordning svarade Rikstrafiken.

Enligt slutrapporten är ett av de stora värdena med projektet att frågan om ansvar och roller samt att behovet av en mer systematiserad transportslagsövergripande samordning blivit synliggjort och efterfrågat såväl på nationell som regional och lokal nivå, då främst i anslutning till knutpunkter där flera trafikslag, operatörer och aktörer sammanstrålar. Bland annat har en gemensam sektorstolkning, avseende tillgängligheten till kollektivtrafiken för funktionshindrade, undertecknats för Banverket, Luftfartsverket, Rikstrafiken, Sjöfartsverket och Vägverket.

### *Tidigare behandling i riksdagen*

Under våren 2003 instämde utskottet i den i motioner framförda uppfattningen att det är angeläget att trafikmiljön utformas så att synskadade har möjlighet att förflytta sig i trafiken på ett trafiksäkert sätt.

Angående den vita käppens status som trafiksäkerhets uttalade utskottet som sin mening att det finns en rad komplikationer av såväl praktisk som lagteknisk natur samtidigt som det finns risk att trafiksäkerheten kan komma att förändras. Det är dessutom oklart om förslaget är i linje med pågående arbete med att leda trafikanterna till säkra övergångsställen.

### **Motionerna**

Marietta de Pourbaix-Lundin (m) kräver i motion 2003/04:T264 att de synskadades situation i trafiken utreds innan Vägverkets planer på att ta bort tusentals övergångsställen förverkligas. Bland annat bör det utredas hur respekten för den vita käppen i trafiken skall lagregleras.

I trafiken är de synskadade en särskilt utsatt grupp, anges det i motion 2003/04:T256 av Birgitta Sellén och Lena Ek (båda c). Mot denna bakgrund föreslås att man undersöker vilka förbättringar som kan göras av trafikmiljön för att synskadade skall känna sig säkra i trafiken (yrkande 1). I samma syfte föreslås vidare att den vita käppen ges status av trafiksäkerhets uttalade utskottet att jämföra med polismans tecken. När någon vill korsa väg eller gata och tydligt visar sin vita käpp skall det innebära stopptecken, som tvingar övriga trafikant att stanna och ge företräde (yrkande 2).

I motion 2004/05:T326 av Lars-Ivar Ericson (c) talas om en alltmer stressig trafikmiljö som ställer allt högre krav på uppmärksamhet. I denna trafikmiljö är de synskadade extra utsatta samtidigt som bristande respekt för rådande trafikregler ytterligare ökar synskadades risker i trafiken. Enligt motionären bör därför förslag tas fram för hur säkerheten skall stärkas i rådande trafikmiljö för gruppen synskadade.

Birgitta Ahlqvist och Lars U Granberg (båda s) understryker i motion 2003/04:T535 att de synskadade i likhet med andra medborgare har rätt till en säker trafikmiljö och att det därför är viktigt att trafikmiljön medger att människor med funktionshinder kan förflytta sig i trafiken på ett säkert sätt. Den vita kappen föreslås därför ges status av trafiksignal. När en synskadad vill korsa en väg eller en gata och tydligt visar sin vita kapp skall det innebära stopptecken, som tvingar övriga trafikanter att stanna och ge företräde för gångtrafikanten.

Kaj Nordquist och Birgitta Ahlqvist (båda s) efterfrågar i motion 2004/05:T294 ökad respekt för den vita kappen, vilket förslagsvis kan ske genom en översyn av lagskyddet för densamma. Enligt motionärerna är detta av stor vikt då synskadade måste kunna lita på en hög respekt för den vita kappen i en alltmer stressig trafikmiljö, inte minst då reglerade övergångsställen nu tas bort utan att alltid ersättas av andra lösningar som är tillfredsställande för de synskadade.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet instämmer med motionärerna i att det är angeläget att trafikmiljön utformas så att funktionshindrade har möjlighet att förflytta sig i trafiken på ett trafiksäkert sätt. Det är mot denna bakgrund riksdagen fattat beslut om målet att andelen funktionshindrade som kan utnyttja vägtransportsystemet, inklusive kollektivtrafiken, fortlöpande skall öka och att kollektivtrafiken senast år 2010 bör kunna användas av de flesta funktionshindrade. Enligt utskottets mening är det därför av största vikt att stor hänsyn tas till de funktionshindrades särskilda förutsättningar i utformningen av trafikmiljön. Exempelvis kan borttagandet av övergångsställen utgöra ett större problem för denna grupp än för andra. Utskottet förutsätter att de funktionshindrades behov av en trafiksäker miljö ägnas tillbörlig uppmärksamhet av berörda aktörer. Frågan om respekten för den vita kappen i trafiken bör enligt utskottets mening uppmärksammas i detta sammanhang. Enligt utskottets mening finns det dock ingen anledning för riksdagen att i detta sammanhang ta något initiativ i ärendet. Här behandlade motionsyrkanden avstyrks följaktligen.

## Körkortsutbildningen

### **Utskottets förslag i korthet**

Enligt utskottet är utbildningen av nya bilförare ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Regeringens förslag till förändringar och regeringens bedömning i frågor om vidareutveckling av utbildningen, som t.ex. utökad riskutbildning och handledarutbildning, innebär enligt utskottet angelägna förbättringar.

Utskottet utgår vidare från att ytterligare förslag övervägs i det fortsatta arbetet samt att Vägverket även fortsättningsvis följer utvecklingen och vid behov uppmärksammar regeringen på behovet av lagändringar. Aktuella motionsförslag avstyrks.

Jämför reservationerna 8 (m), 9 (fp) och 10 (kd).

### **Bakgrund**

#### *Tidigare behandling i riksdagen*

Vid föregående behandling av trafiksäkerhetsfrågor angav utskottet som sin uppfattning att utbildningen av nya bilförare är ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Mot denna bakgrund förutsatte utskottet att ett antal motionsförslag övervägdes av regeringen inom ramen för det fortsatta utvecklingsarbetet i frågan.

### **Propositionen**

#### *Regeringens förslag om handledning under övningskörning*

Uppsikt under privat övningskörning får endast utövas av den som har godkänts som handledare för den som övningskör. Ett sådant godkännande får meddelas den som fyllt 24 år, har körkort för fordon av det slag som övningskörningen avser och under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort. Vidare skall denne under de senaste tre åren inte ha haft sitt körkort återkallat enligt 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6 körkortslagen (1998:488) eller återkallat enligt 5 kap. 3 § 2–4 samma lag med en sammanlagd spärrtid som överstiger tre månader. Med återkallelse skall i detta sammanhang även förstås återkallelse tills vidare enligt 5 kap. 5 § körkortslagen och med spärrtid även förstås giltighetstid som beslutats enligt samma lagrum. Motsvarande ändringar görs i reglerna om uppsikt under övningskörning inom polisväsendet eller Försvarmakten respektive om godkännande av trafiklärare och utbildningsledare i lagen (1998:493) om trafikskolor. I dessa fall gäller dock att tiden för sammanlagt körkortsinnehav under de senaste tio åren skall vara minst tre i stället för minst fem år, medan åldersgränsen och kravet på förarbehörighet är desamma som tidigare.



Ett godkännande som handledare skall upphöra att gälla om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § körkortslagen (1999:488) eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 § samma lag. Länsstyrelsen skall upphäva ett godkännande som handledare på begäran av handledaren eller den som övningskör.

Den som avser att ansöka om godkännande som handledare bör inte kunna begära förhandsbesked om det finns hinder mot godkännande enligt 4 kap. 7 § första stycket 1–3 och andra stycket körkortslagen (1998:488).

### *Regeringens förslag om obligatorisk introduktionsutbildning inför privat övningskörning för förarbehörigheten B*

Den som skall utöva uppsikt under privat övningskörning för förarbehörighet B måste genomgå en obligatorisk introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra för att kunna godkännas som handledare. Utbildningen skall få bedrivas av fysiska eller juridiska personer efter tillstånd av Vägverket. Verket skall utöva tillsyn över utbildningsverksamheten. Regeringen eller den myndighet regeringen bestämmer skall få meddela föreskrifter om att priser för deltagande i utbildningen inte får överstiga en viss nivå.

### *Ikraftträdande*

De föreslagna ändringarna träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna i 4 kap. 9–11 §§, 8 kap. 2 § första stycket andra meningen samt 10 kap. 1 § första stycket 4 skall tillämpas fr.o.m. den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 skall tillämpas fr.o.m. den 1 januari 2006.

### *Obligatorisk riskutbildning*

Mot bakgrund av unga förars olycksrisker, i synnerhet vad gäller unga män, och det faktum att alkohol och andra droger ofta är bidragande orsaker till ungas trafikolyckor, bör dagens riskutbildning enligt regeringens bedömning utvecklas så att den förutom riskerna med körning på halt underlag även inbegriper bl.a. alkohol och andra droger i trafiken.

## **Motionerna**

Elizabeth Nyström m.fl. (m) välkomnar i motion 2003/04:T21 regeringens förslag om att kravet på obrutet körkortsinnehav för privat handledare vid övningskörning sänks från fem till tre år. Enligt motionärerna är det dock tillräckligt med ett år eftersom det inte är rimligt att bestraffa den som fått sitt körkort återkallat för den förseelse som ledde till återkallelsen genom att under tre års tid omöjliggöra uppsikt över övningskörning (yrkande 16).

För att få ha uppsikt över övningskörning krävs i dag ett obrutet innehav av körkort under fem år. Det innebär exempelvis att den som på grund av tre fortkörningar mist sitt körkort under sex månader inte kan ha uppsikt

över övningskörning förrän efter fem år. Ulla Löfgren och Jeppe Johnsson (båda m) yrkar i motion 2003/04:T245 att en rimligare formulering vore att det för att få ha uppsikt över övningskörning krävs ett totalt körkortsinnehav på fem år och ett obrutet innehav under det senaste året innan övningskörningen börjar.

Elizabeth Nyström m.fl. (m) argumenterar i motion 2003/04:T454 för att frågor om alkohol och bilkörning skall ges högre prioritet i trafikskolornas undervisning (yrkande 11).

I motion 2004/05:T343 av Maud Ekendahl m.fl. (m) föreslås att första-hjälpen-undervisning skall bli en obligatorisk del av körkortsutbildningen. Enligt vad motionärerna anför skulle detta innebära att fler kan och vågar göra en insats vid trafikolyckor och i andra sammanhang där liv är i fara. I sammanhanget bör noteras att dessa kunskaper även ger ökad riskmedvetenhet och ett trafiksäkrare beteende, anför det vidare.

Runar Patriksson m.fl. (fp) anför i motion 2004/05:T465 som sin mening att regeringen går för långt i sin uppmjukning av reglerna om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning. Vid återkallande orsakat av rattfylleri bör fortsatt femårsregeln gälla (yrkande 7). Ett identiskt förslag förs fram i motion 2003/04:T22 av Erling Bager m.fl. (fp).

I motion 2003/04:T286 av Lennart Kollmats (fp) krävs en översyn av kraven på körkort för minibussar eftersom denna typ av fordon har varit inblandad i flera svåra trafikolyckor under senare år. Då minibussar ofta används för att köra ungdomar till och från idrottsevenemang borde enligt motionärens mening högre krav ställas på förare av dessa fordon (yrkande 1). Vidare vill motionären uppmärksamma halkolyckorna med bussar och långtradare och föreslår obligatorisk halkkörning för körkort för tunga fordon (yrkande 2).

Johnny Gylling m.fl. (kd) refererar i motion 2003/04:T23 till det av Vägverket framtagna förslaget till helt ny körkortsutbildning, vilket bl.a. rymmer fler obligatoriska övningsmoment samt repetitionsutbildningar. Enligt motionärerna bör även ingå möten med personer som drabbats av rattfylleriets konsekvenser, s.k. Victim Impact Panel. Då trafikutskottet vid ett flertal tillfällen, med hänvisning till regeringens beredning av bl.a. detta förslag, avstyrkt motionsförslag om en förbättrad körkortsutbildning, menar motionärerna att det är dags för regeringen att komma med förslag till ny förbättrad körkortsutbildning (yrkande 5).

Mikael Oscarsson m.fl. (kd) föreslår i motion 2003/04:T442 att körkortsutbildningen utvidgas för att inkludera obligatorisk undervisning om riskerna med alkohol och andra droger i trafiken. Enligt motionärerna bör även ingå möten med personer som drabbats av rattfylleriets konsekvenser, s.k. Victim Impact Panel (yrkande 6).

Mikael Oscarsson (kd) pekar i motion 2004/05:T418 på att alltför många väljer att inte ta körkort. Den teoretiska delen borde därför läggas som en obligatorisk del i skolan. Då det enligt motionären även finns anledning att se över andra frågor med anknytning till körkortsutbildningen föreslås en utredning med uppgift att se över villkoren för dem som tar körkort (yrkande 2).

Lars Gustafsson (kd) uppmärksammar i motion 2004/05:T251 regeringens förslag till integrering av alkohol- och drogfrågorna i riskutbildningen. Motionären menar att alkohol- och drogfrågorna därmed riskerar att få ett mycket begränsat utrymme. Vidare vänder sig motionären mot att ansvaret för riskutbildningens utformande överlämnas till Vägverket utan klara riktlinjer. Enligt motionären måste utbildningen inriktas på konsekvenserna av alkohol, droger och medicin i trafiken samt användning av bilbälte och hastighetsanpassning.

I motion 2003/04:T469 av Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c) anges att det allmänna omdömet om teoriprovet är att det upplevs som otydligt och svårt att tolka. Det är enligt motionärerna självklart att man skall ställa krav på goda teorikunskaper men då provet upplevs som otydligt bör en översyn göras av detta (yrkande 3).

Annika Qarlssohn och Margareta Andersson (båda c) talar i motion 2004/05:T399 om den ökade alkoholkonsumtionen och sambandet mellan alkoholkonsumtion och rattonykterhet. För att stoppa och vända denna utveckling efterfrågas en körkortsundervisning som tydliggör riskerna och vars och ens ansvar (yrkande 1 i denna del).

Staffan Danielsson och Eskil Erlandsson (båda c) efterfrågar i motion 2004/05:T442 utökade möjligheter att göra muntligt körkortsteoriprov, främst eftersom många (exempelvis på grund av dyslexi eller DAMP) har mycket stora svårigheter att klara teoriprovet även om de i praktiken klarar sig bättre på vägen än många som är duktiga teoretiker men sämre praktiker.

I motion 2004/05:Sk404 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (båda c) anförs att de senaste förändringarna av teoriprovet innebär att väldigt många inte klarar det. Enligt motionärerna är det självklart att man skall ställa krav på goda teorikunskaper men det allmänna omdömet är att provet upplevs som otydligt och svårt att tolka och att en översyn av provet därför är nödvändigt (yrkande 3).

Carina Hägg (s) föreslår i motion 2003/04:T331 att kravet på fem års obrutet körkortsinnehav för att bli handledare vid privat övningskörning skall ändras så att det endast krävs två års obrutet körkortsinnehav. Dagens krav är enligt motionären orimligt höga.

Ann-Marie Fagerström (s) pekar i motion 2003/04:T381 på att det är enkelt och billigt att utrusta de flesta bilmodeller med dubbelkommando i form av en vajer till bromspedalen som gör det möjligt för handledare vid privat

övningskörning att ingripa vid farliga tillfällen under övningskörningen. Motionären anser att denna utrustning borde vara obligatorisk vid privat övningskörning, som i sig är positiv för trafiksäkerheten eftersom den ger körkortstagare välbehövlig övning.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt utskottet är utbildningen av nya bilförare ett viktigt instrument för att förbättra trafiksäkerheten. Samtidigt är körkortsutbildningen en fråga som berör många och utgör en betydande kostnad för körkortstagaren. Det är därför av största vikt att detta verktyg utnyttjas på ett effektivt sätt samt att frågor med anknytning till körkortsutbildningen och trafiksäkerheten vidareutvecklas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Utskottet har därför vid ett antal tillfällen förutsatt att regeringen överväger olika förslag inom detta område.

En sådan fråga är hur kraven på handledare vid övningskörning skall utformas på bästa sätt. Angående dagens krav på fem års obrutet körkortsinnehav för godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare har utskottet tidigare konstaterat att denna bestämmelse i enskilda fall kan få oönskade konsekvenser, bl.a. eftersom följderna av ett brutet körkortsinnehav exempelvis på grund av att körkortsinnehavaren inte förnyat sitt körkort i tid enligt utskottets mening kan tyckas inte stå i rimlig proportion till förseelsen. Utskottet välkomnar därför att regeringen kommit med förslag om förändrade regler på detta område. Regeringens förslag bygger enligt utskottets bedömning på en god avvägning där hänsyn tas till både handledarens erfarenhet och omdömesgillhet. Utskottet instämmer vidare i regeringens bedömning att förslaget gynnar enskilda genom att en nyanserad erfarenhets- och omdömesgillhetsprövning ersätter dagens krav på obrutet körkortsinnehav.

Ytterligare en fråga som behandlats av utskottet vid ett flertal tillfällen är huruvida körkortsutbildningen skall kompletteras med fler obligatoriska moment. Utskottet har med anledning av motionsförslag med denna inriktning utgått ifrån att regeringen återkommer till riksdagen med sin bedömning i frågan. Mot denna bakgrund välkomnar utskottet regeringens förslag till obligatorisk introduktionsutbildning för handledare och aspirant inför privat övningskörning för förarbehörigheten B. I samband med denna skall riskutbildning vara ett väsentligt inslag. Enligt utskottets bedömning kommer detta att leda till en förbättrad trafiksäkerhet. Då det, enligt vad regeringen anför i propositionen, finns en risk att den obligatoriska riskutbildningen leder till minskad mängdträning, anser utskottet i likhet med regeringen att konsekvenserna av introduktionsutbildningen bör utvärderas relativt snart efter införandet.

I samma sammanhang vill utskottet även uppmärksamma regeringens bedömning att dagens riskutbildning bör utvecklas så att den förutom riskerna med körning på halt underlag även inbegriper bl.a. alkohol och andra

droger i trafiken. Enligt utskottets mening är denna komplettering av körkortsutbildningen angelägen, inte minst mot bakgrund av att unga förare är överrepresenterade i olycksstatistiken och oftare än andra förare inblandade i olyckor där de förlorat kontrollen över bilen, olyckor med anledning av hög fart, alkoholpåverkan och trötthet. Att det i olycksstatistiken finns stora skillnader mellan män och kvinnor samt att kvinnor och män i olika utsträckning utnyttjar möjligheten att övningsköra privat och delta i körkortsutbildningen är också en fråga som enligt utskottets bedömning bör beaktas i utformningen av denna riskutbildning.

Utskottet är inte berett att uttala sig i frågan om huruvida denna utbildning bör ske i direkt anslutning till andra moment i körkortsutbildningen eller ej. Utskottet förutsätter dock att man i de fortsatta övervägandena i denna fråga beaktar den nya riskutbildningens stora betydelse för trafiksäkerheten samt ger den en framträdande plats och nödvändigt pedagogiskt utrymme.

De i detta avsnitt behandlade motionerna aktualiserar vidare några ytterligare frågor med anknytning till körkortsutbildningen. Det gäller förslag till utökade möjligheter att göra muntligt körkortsprov, en översyn av körkortsprovet mot bakgrunden av att det upplevs som alltför otydligt och svårt att tolka, höjda utbildningskrav för vissa behörigheter, särskild utrustning i fordon som används vid övningskörning samt delvis förändrat innehåll i utbildningen. Utskottet vill understryka att motionerna bygger på ett starkt engagemang för en angelägen utveckling av körkortsutbildningen. Mot bakgrund av utskottets ovan redovisade ställningstagande, att frågor med anknytning till körkortsutbildningen och trafiksäkerheten vidareutvecklas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, utgår utskottet från att även dessa förslag övervägs samt att Vägverket även fortsättningsvis följer utvecklingen och vid behov uppmärksammar regeringen på behovet av lagändringar. Med vad som ovan anförts avstyrks de i detta avsnitt behandlade motionsförslagen.

## Skylt för nya körkortsinnehavare

### **Utskottets förslag i korthet**

Riksdagen bör avslå en motion om särskild skylt för nya körkortshavare. Utskottet menar att en sådan skylt inte är motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt.

## **Bakgrund**

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet behandlades den då motionsledes aktualiserade frågan om huruvida det kan anses motiverat utifrån trafiksäkerhetshänsyn att alla nyblivna körkortsinnehavare skall ha en särskild skylt på det fordon de framför. Utskottet, som inte var berett att vid detta tillfälle ta något initiativ i denna riktning, förutsatte att regeringen övervägde frågan i det fortsatta arbetet med att uppnå trafiksäkerhetsmålen.

## **Propositionen**

Med anledning av utskottets ovan refererade uttalande återkom regeringen i propositionen till frågan om en särskild skylt för nya körkortsinnehavare. Regeringen anger som sin bedömning att en sådan skylt inte är motiverad utifrån trafiksäkerhetssynpunkt, bl.a. eftersom effekterna av en nybörjar-skylt är oklara och eftersom det saknas forskning eller utvärderingar av sådana system.

## **Motion**

I motion 2003/04:T424 av Nikos Papadopoulos och Joe Frans (båda s) anförs att det i många vardagliga trafiksituationer finns ett, till viss del, ömsesidigt förtroende mellan bilister och att detta ”system” är farligt för nya bilister som saknar erfarenhet. För att värna om den nya föraren och medtrafikanterna föreslås ett märke som visar att föraren är ny i trafiken.

## **Utskottets ställningstagande**

Utskottet, som tidigare förutsatt att regeringen överväger frågan om en särskild skylt för nya körkortsinnehavare, konstaterar nu att regeringen återkommit till riksdagen med sin bedömning, nämligen att en sådan skylt inte är motiverad från trafiksäkerhetssynpunkt. Utskottet, som har samma uppfattning, avstyrker motionsförslaget i ämnet.

## Återkallelse av körkort

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet välkomnar den av regeringen aviserade översynen av dagens system, som bygger på att läkarna anmäler körkortsinnehavare som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att ha körkort. Motionsförslagen avstyrks bl.a. med hänvisning till det aviserade utredningsarbetet.

Jämför reservation 11 (fp).

### Bakgrund

#### *Allmänt*

Ett körkort skall återkallas i vissa fall. Det gäller bl.a. om körkortsinnehavarens förutsättningar för rätt att köra ett körkortspliktigt fordon är så väsentligt begränsade genom sjukdom, skada eller liknande att personen från trafiksäkerhetssynpunkt inte längre bör ha körkort. Vidare gäller enligt körkortslagen att om en läkare finner att en patient på grund av sjukdom är olämplig som bilförare skall detta anmälas till länsstyrelsen om inte läkaren kan försäkra sig om att körkortsinnehavaren kommer att avstå från att köra körkortspliktigt fordon.

#### *Tidigare utskottsbehandling*

Utskottet har vid ett antal tillfällen, senast under våren 2003, behandlat frågor om återkallelse av körkort på olika grunder.

Såvitt gäller obligatoriska läkarkontroller för äldre förare konstaterade utskottet vid detta tillfälle att sådan kontroll redan införts i Finland, där alla körkortsinnehavare måste lämna in ett läkarintyg om sin förmåga att köra bil vid 70 års ålder, men att det är oklart huruvida trafiksäkerhetskONSEKVENSERNA av detta har varit positiva, bl.a. eftersom äldre personer löper större risk att skadas eller dödas i trafiken när de i stället för att köra bil tar cykeln eller går till fots. Utskottet var därför inte berett att föreslå några ändringar i denna riktning.

Vid samma tillfälle behandlade utskottet även ett motionsförslag om att det skall vara möjligt att punktmarkera män som bryter mot besöksförbud genom att snabbare och oftare återkalla körkortet, vilket avstyrktes, med hänvisning till att ett körkort kan återkallas även för andra fall än t.ex. brott mot väsentlig trafikregel. Om det exempelvis med hänsyn till annat brott som körkortsinnehavaren har gjort sig skyldig till kan antas att han inte kommer att respektera trafikreglerna och visa hänsyn, omdöme och ansvar i trafiken eller om han på grund av sina personliga förhållanden i övrigt inte kan anses lämplig som förare av körkortspliktigt fordon kan körkortet återkallas.

Beträffande länsstyrelsens handläggningstider för dessa ärenden utgick utskottet ifrån att Vägverket som sektorsmyndighet uppmärksammar frågan och vid behov tar erforderliga initiativ för att åtgärda eventuella problem med långa handläggningstider.

### **Propositionen**

Regeringen hänvisar i propositionen till undersökningar av äldres olycksrisker i trafiken, vilka visar att det inte är motiverat att av trafiksäkerhetsskäl införa regelbundna läarkontroller. Regeringen gör däremot bedömningen att Vägverket bör ges i uppdrag att se över om dagens system, som bygger på att läkarna anmäler körkortsinnehavare som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att ha körkort, kan förbättras. I uppdraget bör ingå att göra en analys av de resurser som finns för trafikmedicinska utredningar. Uppdraget bör även gälla behovet av och möjligheterna till att utfärda körkort med begränsad behörighet.

### **Motionerna**

Runar Patriksson m.fl. (fp) hänvisar i motion 2004/05:T465 till Vägverkets undersökning ”Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse” av vilken framgår att läkare mycket sällan anmäler personer med alkoholproblem till länsstyrelsen, trots att de enligt lag är skyldiga att göra så. För att motverka detta borde regelverket om villkorlig återkallelse förändras så att även personer med alkoholproblem kan omfattas, vilket enligt motionen skulle öka läkares benägenhet att anmäla sådana personer (yrkande 19).

I motion 2004/05:Ju293 av Johan Pehrson m.fl. (fp) anges att det bör vara möjligt att punktmarkera män som bryter mot besöksförbud genom att snabbare och oftare återkalla körkortet för gärningsmän som begår brott mot nära anhöriga. I dag återkallas körkortet endast vid fullbordade och grova våldsbrott (yrkande 27). Ett identiskt yrkande återfinns i motion 2003/04:Ju479 av Johan Pehrson m.fl. (fp) (yrkande 17).

Johan Pehrson (fp) uppmärksammar i motion 2004/05:T377 att läkare, trots skyldighet enligt lag, mycket sällan anmäler personer med alkoholproblem till länsstyrelsen. Enligt motionären måste regeringen via sina myndigheter se till att flera alkoholberoende personer anmäls till länsstyrelsen enligt gällande lagar (yrkande 2).

En naturlig följd av åldrande är att biologiska funktioner i mer eller mindre hög grad avtrubbas, sägs det i motion 2004/05:T404 av Ingemar Vänerlöv (kd). Då trafikintensiteten på våra vägar och gator numera är mycket hög och ställer krav på tanke- och reaktionssnabbhet anser motionären det högst angeläget att kontinuerligt testa äldre bilförare så att de inte utgör en olycksrisk för sig själva och andra. Ett identiskt yttrande återfinns i motion 2003/04:T368 av Ingemar Vänerlöv (kd).



Långa handläggningstider vid körkortsingripande innebär att potentiellt farliga trafikanter behåller körkortet under den tid som länsstyrelsen beslutar om utredning och utreder en eventuell återkallelse av körkortet. Långa handläggningstider innebär även psykiskt lidande för den berörda personen. I motion 2003/04:T369 av Ingemar Vänerlöv (kd) anges att denna tid kan vara upp till elva månader efter det att ett trafikbrott begåtts. Motionären anför att dessa handläggningstider måste förkortas. Ett identiskt yrkande återfinns i motion 2004/05:T447 av Ingemar Vänerlöv (kd).

I Sverige finns nu 1 miljon bilförare över 65 år och antalet äldre med körkort liksom andelen äldre med trafikfarliga sjukdomar ökar kraftigt, anför Lars-Ivar Ericson (c) i motion 2004/05:T207. Mot denna bakgrund, och särskilt i ljuset av att läkare har svårt att avgöra när olämplighet att köra bil inträder och att ge besked om stopp för bilkörning, anges att behovet av trafikmedicinska insatser ständigt ökar.

I motion 2003/04:T318 av Karin Thorborg m.fl. (v) efterfrågas en utredning i syfte att belysa frågor om äldre bilförare och hälsa. Bakgrunden till förslaget är att åldrandet i sig inte innebär att den enskilda förändras som bilförare, men att åldrandet innebär en ökad risk för sjukdomar som i sin tur påverkar bilkörningen. En möjlig åtgärd som bör undersökas är enligt motionärerna att bilförare över en viss ålder skall genomgå en obligatorisk hälsoundersökning.

I motion 2003/04:T273 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) återopas utredningsresultat som säger att läkare ofta inte anmäler olämpliga körkortsinnehavare till länsstyrelsen, bl.a. eftersom det kan skada förtroendet mellan läkare och patient. Samma utredning visar att körkortsinnehavare som på grund av medicinska skäl gör en överenskommelse med sin läkare att inte köra ofta inte följer denna. Motionärerna vill därför låta göra en uppföljning av läkarnas anmälningsskyldighet enligt körkortslagen vad gäller medicinskt olämpliga förare (yrkande 1) samt utvärdera omfattningen och efterlevnaden av muntliga och frivilliga överenskommelser mellan läkare och patient om att avhålla sig från att framföra körkortsbelagt fordon (yrkande 2).

Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s) efterlyser i motion 2003/04:T360 en utredning om huruvida det finns skäl att införa krav på läkarintyg för äldre förare. Utredningen föreslås mot bakgrund av att trafiken på våra vägar ökar och ställer allt högre krav på alla trafikanter, samtidigt som våra funktioner försämras vid åldrandet.

Åsa Lindestam (s) yrkar i motion 2003/04:T410 att alla körkortsinnehavare skall genomgå synkontroller vart tionde år, i samband med att körkortet förnyas. Enligt motionären är dessa kontroller angelägna eftersom närsynthet kan uppkomma även efter det att en körkortstagare gjort ett syntest i samband med körkortsutbildningen.

Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) anger i motion 2004/05:T397 att frivilliga överenskommelser mellan läkare och patient om att patienten skall avstå från att framföra sitt fordon ofta inte följs. Motionärerna efterlyser därför en uppföljning av hur dessa frivilliga överenskommelser fungerat men också ett ställningstagande om huruvida det vore lämpligt att införa en registrering på körkortet om att en frivillig överenskommelse fattats mellan läkare och körkortsinnehavare (yrkande 6).

### Utskottets ställningstagande

Möjlighet att förflytta sig med bil upplevs av många som en förutsättning för ett aktivt liv och en hög livskvalitet. Mot den enskildes nytta av att kunna förflytta sig måste dock det allmännas intresse vägas, härav bestämmelserna om körkortsåterkallelse. Utskottet har tidigare uttalat som sin mening att det med tanke på sådana ingripandens allvarliga natur inte är tillfredsställande att oklarhet råder om huruvida läkares skyldighet att anmäla olämpliga förare till länsstyrelsen följs och huruvida de muntliga överenskommelser som träffas mellan patient och läkare efterlevs. Angående hur detta system kan förbättras instämmer utskottet i regeringens bedömning att det inte är motiverat att av trafiksäkerhetsskäl införa regelbundna läkarkontroller. Utskottet konstaterade redan i föregående trafiksäkerhetsbetänkande att sådan kontroll redan införts i Finland, där alla körkortsinnehavare måste lämna in ett läkarintyg på sin förmåga att köra bil vid 70 års ålder, men att det är oklart huruvida trafiksäkerhetskonsekvenserna av detta har varit positiva.

Mot denna bakgrund välkomnar utskottet den i propositionen aviserade översynen av dagens system, som bygger på att läkarna anmäler körkortsinnehavare som av medicinska skäl är uppenbart olämpliga att ha körkort, i syfte att förbättra detta. Enligt regeringen skall uppdraget även omfatta en analys av de resurser som finns för trafikmedicinska utredningar samt möjligheterna att utfärda körkort med begränsad behörighet.

Utskottet har tidigare avstyrkt motionsförslag om att punktmarkera män som bryter mot besöksförbud genom att snabbare och oftare återkalla körkortet. Utskottet har även avstyrkt motionsförslag om länsstyrelsernas handläggningstider för dessa ärenden med hänvisning till att utskottet utgår ifrån att Vägverket som sektorsmyndighet uppmärksammar frågan och vid behov tar erforderliga initiativ för att åtgärda eventuella problem med långa handläggningstider. Utskottet har inte ändrat uppfattning i dessa frågor.

Med hänvisning till vad som ovan anförts avstyrks i detta avsnitt behandlade motionsförslag.

## Utländska körkorts giltighet

### Utskottets förslag i korthet

Motionsförslag om utländska körkorts giltighet avstyrks med hänvisning bl.a. till pågående beredningsarbete.

### Bakgrund

Körkort från andra EES-länder är enligt EES-avtalet giltiga i Sverige oavsett hur länge innehavaren varit folkbokförd här. Ett sådant körkort får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort om innehavaren är permanent bosatt i Sverige.

Körkort från övriga länder gäller endast om innehavaren inte är folkbokförd i Sverige sedan mer än ett år. Sådana körkort får ej bytas ut mot ett svenskt körkort, med undantag av körkort från Schweiz eller Japan som får bytas ut mot ett likvärdigt svenskt körkort om innehavaren är permanent bosatt i Sverige och uppfyller de personliga och medicinska krav som gäller för att få körkort i Sverige.

### Motionerna

I motion 2004/05:T217 av Rolf Gunnarsson (m) krävs att utländska körkort skall prövas i syfte att se om innehavaren, utan att göra något ytterligare körprov eller test i Sverige, skall få köra på de svenska vägarna. Detta främst eftersom de krav som ställs på körkortstagare varierar starkt mellan olika länder. I vissa länder är de högre än i Sverige, vilket inte är ett problem, men i andra länder är de lägre, vilket kan påverka trafiksäkerheten negativt. Ett identiskt förslag förs fram i motion 2003/04:T201 av Rolf Gunnarsson (m).

Henrik S Järrel (m) kräver i motion 2003/04:T440 en korrigerande av körkorts- och skattelagstiftningen för att underlätta flyttning mellan olika länder i EU och EES, eftersom dagens lagstiftning under vissa förutsättningar utgör ett hinder för användandet av svenskregistrerade bilar utomlands och vice versa samt ett hinder för användandet av svenska körkort i utlandet samt det omvända. Ett EU-körkort och ett internationellt körkort för längre perioder kan vara en lösning på lång sikt, anges det.

Enligt Mikael Oscarsson m.fl. (kd) i motion 2003/04:T442 måste den faktiska eller förväntade utbildningsnivån vara styrande för vilka körkort som skall vara giltiga i Sverige och möjliga att byta mot svenskt körkort. En översyn av gällande regelverk är därför nödvändig, anges det (yrkande 12).

Torsten Lindström och Olle Sandahl (båda kd) framför i motion 2004/05:T318 invändningar mot att det i dag är länsstyrelsen som bedömer om ett körkort från ett land utanför EES får bytas ut mot ett svenskt

körkort. Enligt motionärerna är en rimligare ordning att den som vill byta körkort från ett land utanför EES till ett svenskt körkort får visa sina kunskaper i ett praktiskt och ett teoretiskt prov.

Håkan Larsson (c) föreslår i motion 2004/05:T267 ett tillägg i körkortslagen så att inte bara EES-körkort utan även körkort från övriga Norden skall gälla i Sverige enligt sitt innehåll och vara möjliga att byta ut mot ett svenskt körkort. Bakgrunden till förslaget är att körkort från Färöarna inte kan bytas mot ett svenskt körkort, vilket enligt motionären är konstigt med tanke på att det går att byta mot ett danskt körkort och med tanke på att körkortsutbildningen på Färöarna håller samma kvalitet som i Sverige.

Anita Johansson m.fl. (s) har i motion 2004/05:T485 uppmärksammat att Danmark accepterar färöiska körkort såsom varande danska, men att Sverige dock inte accepterar färöiska körkort, eller att de byts in mot svenska körkort om över ett år har passerat från det att personen med det färöiska körkortet inflyttat till Sverige. För att ändra denna ordning föreslås ett tillägg i körkortslagen.

### **Utskottets ställningstagande**

Enligt utskottets mening är det naturligtvis av största vikt att de som framför fordon på det svenska vägnätet har fullgoda trafikkompetenser. Samtidigt är det dock viktigt att i möjlig mån beakta det behov av rörlighet som återfinns hos trafikantgrupper som inte har svenskt körkort, exempelvis turister, tillfälligt boende och nyanlända med avsikt att bosätta sig permanent i Sverige. Dagens regelverk för utländska körkorts giltighet, som utgår ifrån de internationella konventioner som undertecknats i Genève den 19 september 1949 och Wien den 8 oktober 1968, är enligt utskottets mening ett uttryck för ambitionen att tillfredsställa såväl höga trafiksäkerhetskrav som olika gruppers behov av rörlighet. Detta är dock en avvägningsfråga som bör hållas ständigt levande, inte minst i den harmoniseringsprocess med avseende på körkort som pågår inom Europeiska gemenskapen och mot bakgrund av trafiksäkerhetsfrågans ökade betydelse. Utskottet är dock inte i dagsläget berett att ta några initiativ i frågan. Motionsförslag i ämnet avstyrks följaktligen.

Angående motionerna om möjligheten att byta ut ett färöiskt körkort mot ett svenskt har utskottet erfarit att en skrivelse med samma innebörd som motionsförslagen har inkommit till Näringsdepartementet, där frågan bereds för närvarande. Motionsförslagen avstyrks med hänvisning till pågående beredning.

## Administration av körkortsärenden

### Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottets mening bör möjligheterna till att avlägga förarprov vara goda. Väntetiderna bör därför nedbringas. Enligt utskottets mening ankommer det dock inte på riksdagen att ange hur dessa väntetider skall kortas eller hur förarprovningen skall organiseras. Motionsförslag i ärendet avstyrks mot denna bakgrund.

### Bakgrund

Regeringen beslutar om mål för handläggningstider för förar- och kunskapsprov. I Vägverkets regleringsbrev för år 2003 angavs att väntetiderna fr.o.m. den 1 juli 2003 skulle uppgå till högst tre veckor vid första och andra provtillfället och i övriga fall endast undantagsvis överstiga sex veckor. Detta mål uppnåddes inte trots att åtgärder vidtagits, bl.a. eftersom efterfrågan på körkortsprov ökat. Jämfört med föregående år har medelväntetiden för körprov minskat från 30 till 27 dagar medan medelväntetiden för kunskapsprov ökat från 23 till 28 dagar.

I Vägverkets regleringsbrev för 2004 har regeringen beslutat som mål att kötiderna skall minska för kunskapsprov och körprov för körkort så att kötiderna fr.o.m. den 31 december 2004 är högst tre veckor vid första och andra provtillfället för respektive prov. I övriga fall skall kötiden endast i undantagsfall överstiga sex veckor.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

Utskottet konstaterar i betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet att handläggningstiderna har förbättrats under år 2002, men att de fortfarande var långa. Vidare hade utskottet erfarit att Vägverket vidtagit ett flertal åtgärder för att avhjälpa den besvärande situationen. Vad gäller den motionsledes aktualiserade frågan om avreglering såg utskottet inte hur en avreglering skulle kunna avhjälpa situationen. Tvärtom skulle en sådan åtgärd kunna ge klara nackdelar för såväl trafiksäkerhet som effektivitet.

Vad gäller frågorna om en centraliserad körkortsadministration och valet av lokaliseringsort för en sådan angav utskottet att det inte var berett att uttala sig.

### Motionerna

I motion 2003/04:T248 av Anders Larsson (c) uppmärksammas de långa köerna för förarprov. Motionären anser att dagens ordning, där en statlig kontrollant vid ett tillfälle skall avgöra elevens kunskap, är mycket omodern. Det är enligt motionärens mening läraren som har den bästa möjligheten att avgöra när man är mogen att få ansvaret att på egen hand ge sig ut i trafiken. Reglerna föreslås därför ändras så att nuvarande system med

statliga kontrollanter ersätts med ett system där kvalificerade utbildare/trafikskolor ges rätt att godkänna elever, såsom sker i den vanliga skolan eller vid universiteten.

Sven Bergström och Annika Qarlsson (båda c) föreslår i motion 2003/04:T315 att andra än Vägverket skall ges behörighet att genomföra körkortsprov, självfallet med förpliktelse att ställa samma krav på fullgoda kunskaper. Denna modell kan enligt motionärerna vara ett sätt att komma till rätta med dagens väntetider för att avlägga provet. Enligt motionärerna finns det i andra europeiska länder exempel på sådana modeller som fungerar bra.

Lilian Virgin och Carina Grönhagen (båda s) hänvisar i motion 2004/05:T327 till en utredning som visar att handläggningen av körkortsärenden skulle kunna centraliseras och hanteras av Vägverket. Motionärerna anser att detta bör göras med målsättningen att handläggningen skall vara effektiv och att körkortsärenden skall handläggas på ett enhetligt sätt över landet. Enligt motionärerna bör Gotland vara en av de platser dit den centraliserade handläggningen lokaliseras. Identiska förslag framförs i motion 2003/04:T383 av Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s).

### **Utskottets ställningstagande**

Inga större förbättringar av de långa väntetiderna för förarprov har ägt rum sedan utskottet behandlade frågan sist. Utskottets tidigare ställningstagande i frågan, att väntetiderna är för långa, äger således samma relevans. Enligt utskottets mening ankommer det dock inte på riksdagen att ange hur dessa väntetider skall kortas. Regeringen har i Vägverkets regleringsbrev satt upp mål för verksamheten, vilka innebär en förbättring. Det ankommer således på Vägverket att vidta erforderliga åtgärder så att det av regeringen beslutade målet nås. En sådan åtgärd som genomförts på samtliga förarprovskontor är att kunder kan bestämma och genomföra prov samma dag genom utnyttjande av lediga tider som uppstått genom återbud, s.k. sista minuten. Tjänsten har enligt Vägverket blivit mycket uppskattad.

Vad gäller den motionsledes aktualiserade frågan om avreglering ser utskottet inte hur detta skulle kunna avhjälpa situationen. Tvärtom skulle en sådan åtgärd kunna ge klara nackdelar för såväl trafiksäkerhet som effektivitet. Motionen avstyrks.

Angående motionsförslag om en centraliserad körkortsadministration och valet av lokaliseringsort för en sådan vill utskottet uppmärksamma att likalydande motionsyrkanden avstyrkts vid ett flertal tillfällen. Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och föreslår, med hänvisning till tidigare ställningstagande, att riksdagen avslår dessa förslag ytterligare en gång.

## Typgodkännande och viss fordonsutrustning

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet delar regeringens bedömning angående ökad kompatibilitet mellan fordon samt eftermontering av bältespåminnare. Utskottet vill även uppmärksamma fordonsutformningens betydelse för oskyddade trafikanter. Motionsförslag om typgodkännande och viss fordonsutrustning avstyrks.

Jämför särskilt yttrande 1 (m, fp, kd).

### Bakgrund

Reglerna om *typgodkännande* av flertalet typer av motorfordon är numera helt harmoniserade i EU:s medlemsländer. Ett EG-typgodkännande utfärdas av en behörig myndighet och utgör en bekräftelse på att en viss fordonsmodell uppfyller uppställda krav. Det är härefter fordonstillverkaren som svarar för att alla serietillverkade exemplar av den typgodkända fordonsmodellen uppfyller kraven.

För personbil gäller sedan den 1 januari 1993 direktiv (70/156/EEG) om typgodkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa. Från detta år kunde medlemsländerna frivilligt tillämpa reglerna. Sedan januari 1998 skall emellertid alla personbilar som registreras första gången vara EG-typgodkända.

### Propositionen

#### *Ökad kompatibilitet mellan fordon*

Enligt regeringens bedömning bör Sverige vara drivande i utvecklingen av kollisionsskydd för alla tunga fordonskategorier inom EU och globalt. Det är från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärt att viktspridningen inom personbilsflottan kan hållas så liten som möjligt. Frågor som berör detta kommer att hanteras i beredningen av Vägtrafikskatteutredningens betänkande.

#### *Eftermontering av bältespåminnare*

I propositionen anger regeringen som sin bedömning att bilbältet är bilens viktigaste säkerhetsutrustning. Vägverkets arbete för att stimulera eftermontering av bältespåminnare är därför viktigt.

### Motionerna

I motion 2003/04:T426 av Anita Brodén (fp) och Annika Qarlsson (c) uppmärksammas att dagens krocktester inte tar hänsyn till vilken effekt fordonet har på mötande fordon eller medtrafikanter i en olycksituation, vilket

är av stort intresse i samhällets gemensamma nollvisionsarbete. Det föreslås därför att kraven som styr typgodkännandet av nya fordonsmodeller i fordonsförordningen ses över och höjs (yrkande 2).

Heli Berg (fp) föreslår i motion 2004/05:T363 ett tillägg i Vägverkets föreskrifter om utrustning i motorfordon, med innebörden att det skall bli obligatoriskt att medföra första hjälpen-utrustning vid färd med motorfordon. Enligt motionären är detta en enkel trafiksäkerhetsåtgärd.

Att många av dagens trafikdödade skulle ha överlevt om de hade använt bilbälte uppmärksammas i motion 2003/04:T358 av Lars Lilja och Karl Gustav Abramsson (båda s). De föreslår därför att Vägverket ges i uppdrag att utarbeta bestämmelser som innebär att alla nya bilar som säljs i Sverige skall ha trepunktsbälten på alla platser.

### Utskottets ställningstagande

Den tekniska utvecklingen av fordonsflottan har på ett positivt sätt bidragit till trafiksäkerheten. Som exempel kan nämnas förbättrade krockegenskaper och den ökade förekomsten av krockkuddar i moderna fordon. Enligt utskottets mening är det av största vikt att utvecklingen av fordonsflottan och fordonsutrustningen även framöver drivs i denna riktning.

Mot denna bakgrund delar utskottet regeringens bedömning att Sverige skall vara drivande i utvecklingen av kollisionsskydd för alla tunga fordonskategorier inom EU och globalt. Det är från trafiksäkerhetssynpunkt önskvärt att viktspridningen inom personbilsflottan kan hållas så liten som möjligt. I likhet med regeringen anser utskottet även att Vägverkets arbete för att stimulera eftermontering av bältespåminnare är viktigt.

I sammanhanget vill utskottet även uppmärksamma att utformningen av fordon är av betydelse även för de oskyddade trafikanternas trafiksäkerhet. Även denna fråga måste beaktas i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet.

Utskottet anser dock inte att något initiativ från riksdagens sida är erforderligt i dagsläget. Aktuella motionsförslag i ämnet avstyrks.

## Moped och motorcykel

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till pågående beredning samt till aviserade och redan vidtagna åtgärder avstyrks motionsförslag om mopeder och motorcyklar.

Jämför reservationerna 12 (m), 13 (fp), 14 (kd) och 15 (c).



## Bakgrund

Moped klass I är en moped som har en motor med en slagvolym på högst 50 cm<sup>3</sup> och som är konstruerad för en hastighet av högst 45 km/tim. Det är moped klass I som i dagligt tal kallas EU-moped. Moped klass II är en moped som har en motor med en slagvolym på högst 50 cm<sup>3</sup> och med en effekt på högst 1 kW. Mopeden skall vara konstruerad för en hastighet av högst 25 km/tim. De ”gamla” och nationellt godkända mopederna som är konstruerade för en hastighet av högst 30 km/tim tillhör klass II enligt den nya klassindelningen av mopeder.

För att framföra EU-moped krävs körkort, traktorkort eller särskilt förarbevis för EU-moped.

### *Tidigare riksdagsbehandling*

I samband med budgetberedningen hösten 2002 (bet. 2002/03:TU1 utg.omr. 22 Kommunikationer) angav utskottet som sin åsikt att det snabbt växande antalet olyckor med s.k. EU-mopeder är ett problem. Utskottet förutsatte att berörda parter vidtar kraftfulla åtgärder för att åtgärda detta och att regeringen för riksdagen redovisar sin bedömning av hur den allvarliga situationen skall kunna lösas.

I betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet konstaterade utskottet att användningen av mopeder fyller en viktig funktion för många i samhället men att trafiksäkerhetsutvecklingen dock inger oro. Enligt utskottets mening var det därför angeläget att åtgärder vidtas för att främja en fortsatt utveckling som kan förenas med riksdagens högt ställda mål för trafiksäkerheten. Mot denna bakgrund angav utskottet att det inväntade efterlyst redovisning och förutsatte att även de förslag som lades fram i de då aktuella motionerna skulle behandlas inom ramen för förutsett beredningsarbete. En sådan åtgärd är att höja kraven på utbildning och testning av blivande EU-mopedförare så att de motsvarar det som gäller för lätt motorcykel. Vidare angav utskottet som sin mening att regeringen bör återkomma till riksdagen med en redovisning och en konsekvensanalys av hur ett införande av möjlighet till återkallelse av förarbevis dels för moped, dels för terrängskoter kan genomföras.

### *Pågående utredning*

Med anledning av utskottets ovan refererade uttalande tillsatte regeringen en utredning med uppgift att göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (dir. 2003:105). Som underlag för översynen skall utredaren utvärdera hur det nuvarande regelverket har fungerat i praktiken. Vid översynen skall utredaren särskilt överväga kraven för att få förarbevis samt om förarbevisen i framtiden bör kunna återkallas t.ex. när innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott. Utredningen beräknas avsluta sitt arbete den 1 juni 2005.

## Propositionen

### *Åtgärder mot trimning av moped*

Enligt regeringens bedömning utgör trimning av mopeder ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten, varför det behövs mer kraftfulla åtgärder för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet.

## Motionerna

Oavsett om man vill börja köra en klass I- eller klass II-moped bör det finnas krav på att man har genomgått en grundutbildning i likhet med dagens utbildningar för klass I-mopeder, anför Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2003/04:T21. För sådana förare som i dag kör moped men inte har förarbevis, mestadels äldre förare, bör det övervägas att i samband med en ändring sätta en gräns som t.ex. skulle kunna innebära att personer födda före 1988 inte behöver förarbevis (yrkande 15).

Att antalet mopedolyckor ökar uppmärksammas i motion 2003/04:T454 av Elizabeth Nyström m.fl. (m). Det är angeläget, menar motionärerna, att regeringen snarast utreder hur antalet olyckor med EU-mopeder kan minskas samt orsaken till att gällande lagstiftning inte följs och hur detta kan åtgärdas (yrkande 6). Ett sätt att motverka dagens negativa utveckling är enligt motionärerna att kräva en grundutbildning av alla mopedförare, och inte som i dag bara av förare till moped klass 1 (yrkande 10). Vidare anser motionärerna att de regler som gäller för förarbevis tydligare måste kopplas till de regler som gäller för körkortsinnehav. Det måste därför finnas möjlighet att dra in förarbevisen i de fall föraren bryter mot olika trafikregler (yrkande 9).

Att ha två mopedklasser är inte relevant då uppemot 95 % av alla mopeder som säljs är mopeder av klass I-typ, argumenterar Elizabeth Nyström m.fl. (m) i motion 2004/05:T463, där det föreslås att det enbart skall finnas en typ av mopeder. För att inte skapa ett administrativt kaos för alla som i dag kör moped men inte har förarbevis, mestadels äldre förare, bör man endast tvinga nya förare att ta körkort anför det vidare (yrkande 2).

I dag får man köra moped från den dag man fyller 15 år. Rolf Gunnarsson (m) anför i motion 2004/05:T221 att åldersgränsen är väl avvägd men att det i dag – med all rätt – anses orättvist att vissa klasskamrater och jämn-gamla (räknat från vilket år man är född) får åka moped, medan andra får vänta. Motionären anser därför att rätten att köra moped skall gälla från det kalenderår man fyller 15 år. Ett identiskt förslag förs fram i motion 2003/04:T206 av Rolf Gunnarsson (m).

Anita Sidén och Ulla Löfgren (båda m) föreslår i motion 2003/04:T290 att alla ungdomar skall få börja köra moped den 1 januari det år de fyller 15 år och inte som i dag den dag då de fyller 15 år. Förslaget motiveras i

motionen utifrån att dagens åldersgränser inte respekteras eftersom ungdomar har svårt att säga nej när klasskamraten eller kompiserna som ännu inte fyllt 15 år vill låna ”moppen” för att provköra.

Runar Patriksson m.fl. (fp) uppmärksammar i motion 2004/05:T465 att trimning av mopeder är vanligt förekommande samt att detta har en stor negativ inverkan på trafiksäkerheten. För att motverka trimning, och särskilt att mopedhandlare ofta hjälper till med detta, måste det bli förbjudet i lag att medverka till trimning av mopeder (yrkandena 5 och 6).

I motion 2004/05:T418 av Mikael Oscarsson (kd) påpekas att dagens åldersgräns för mopedkörning är olämplig, eftersom det innebär att de som är födda sent under året lätt kommer utanför den gemenskap som skapats genom att man inte ges rätt att förflytta sig under likvärdiga förhållanden som klasskamrater eller andra i samma årskull. Det föreslås mot denna bakgrund att framförande av moped görs tillåtet fr.o.m. det år man fyller 15 år (yrkande 1). I motion 2003/04:T442 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd) yrkande 9 framförs ett förslag med samma innebörd.

I dag krävs förarbevis för moped klass I, men många olyckor, som skulle kunna undvikas genom utbildning, drabbar och orsakas också av förare på mopeder klass II anger Mikael Oscarsson m.fl. (kd) i motion 2003/04:T442. Mot denna bakgrund kräver motionärerna att de krav på förarbevis som i dag gäller för klass I-mopeder också skall gälla för klass II-mopeder (yrkande 8). Vidare föreslås att mopeder skall registreras, då detta skulle underlätta kontrollen av mopeder i trafiken och förbättra möjligheten att t.ex. förhindra bruket av mopeder klass I på cykelbanor (yrkande 10). Ytterligare ett förslag är att utbildningen för förarbevis för moped bör ändras så att moped tillåts på allmän väg, i stället för som i dag, enbart på inhägnad mark (yrkande 11).

I motion 2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c) föreslås att det införs krav på registrering, registreringsskylt samt årlig besiktning av mopeder, allt i syfte att minska antalet olyckor med dessa fordon samt de negativa miljökonsekvenserna av denna trafik (yrkande 19).

I motion 2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c) anförs att dagens uppdelning av mopeder i klass I och klass II har blivit alltmer konstlad. Det föreslås därför att dessa klasser sammanförs till en (yrkande 8). Samtidigt bör det ställas krav på förarbevis även på förare av moped klass II (yrkande 9). Utbildning för sådana förarbevis bör kunna erbjudas av landets trafiksäkerhetsorganisationer, gärna i samverkan med skolan. Enligt motionärernas mening bör det dessutom bli möjligt att återkalla förarbeviset om mopedisten missköter sig (yrkande 10).

Motionärerna ställer sig positiva till det av polisen och branschen framförda förslaget att alla mopeder skall registreras och få nummerskyltar (yrkande 11). Mot bakgrund av att många mopedhandlare, enligt en studie genomförd av NTF, hjälper till att trimma mopeder anser motionärerna att det bör bli förbjudet att medverka till sådan trimning (yrkande 13).

Vidare uppmärksammas att antalet registrerade motorcyklar i trafik är fler än på 50 år, vilket enligt motionärerna ofta inte är ett problem eftersom de allra flesta motorcyklister är goda och ansvarsfulla trafikanter och SMC, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, gör ett gott jobb för att främja en god motorcykelkultur. Dessvärre har dock den ökade användningen av s.k. sportmotorcyklar på senare tid kommit att bli ett växande problem med mycket höga farter och många dödsolyckor som följd. I samråd med SMC bör åtgärder vidtas för att motverka denna utveckling (yrkande 14).

Birgitta Sellén och Birgitta Carlsson (båda c) anför i motion 2004/05:T266 att kunskaperna i trafik- och fordonsfrågor är oroväckande låga bland våra ungdomar, vilket visas tydligt genom alla de olyckor som mopedister är inblandade i och där det visar sig att de inte känner till exempelvis högerregeln. Mot denna bakgrund föreslås att alla som kör moped måste ha ett förarbevis, inte bara de som kör en moped klass I (yrkande 1).

Angående åldersgränsen för att få framföra moped pekar motionärerna på att dagens åldersgräns innebär att ungdomar som är födda sent på året inte kan vara ute och åka moped klass II tillsammans med sina klasskamrater som är födda tidigt på året. Då gruppidentiteten betyder mycket i den här åldern bör man enligt motionärernas mening utreda möjligheten att låta ungdomar köra moped från det år de fyller 15 år (yrkande 2).

I motion 2003/04:T273 av Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) efterfrågas regler om att även förarbevis kan återkallas om innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott (yrkande 3).

Motion 2003/04:T503 av Per-Olof Svensson (s) handlar om trafikolyckor där mopeder är inblandade. I syfte att minska antalet sådana olyckor föreslår motionären dels att alla som går i grundskolan skall få undervisning i gällande trafikbestämmelser samt körlektioner för moped, dels åtgärder för att återförsäljare av mopeder, endera genom frivillig överenskommelse eller genom lag, tar ett ansvar vid försäljningen av mopeder.

Kristina Zakrisson och Lars U Granberg (båda s) har uppmärksammat de under senare tiden inträffade olyckorna med moped klass I. I motion 2003/04:T557 föreslår de olika typer av åtgärder för att motverka olyckorna och förebygga skadorna. Alla mopeder borde registreras och kontrollen av trimningen skärpas. Mopedutbildningen för förarbevis skall omfatta alla typer av mopeder och, såväl teoretiskt som praktiskt, fokuseras på trafiksäkerhet och riskuppfattning. Alla mopedförare skall erbjudas utbildning hos någon av landets trafiksäkerhetsorganisationer.

Per-Olof Svensson (s) kommer i motion 2004/05:T378 med förslag som syftar till att minska antalet mopedolyckor: Ungdomar som går i grundskolan bör få undervisning i gällande trafikbestämmelser samt körlektioner för moped; återförsäljare av mopeder måste ta eller tvingas ta ett ansvar vid försäljningen av mopeder. Om någon ger anvisning om hur en moped kan manipuleras för att kunna överträda gällande hastighetsbestämmelser skall denne kunna ställas till ansvar, anføres det vidare.

I dag är det nödvändigt att ta ett särskilt A-körkort för att bli behörig att köra motorcykel. Den som däremot tog sitt körkort före den 1 januari 1976 fick A-körkortet ”på köpet”. Lars Wegendal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s) anför i motion 2004/05:T397 att förare med sådana körkort rimligtvis borde genomgå några obligatoriska lektioner för att lära sig hantera fordonet. Dessa lektioner skulle kunna ske i ett samarbete med existerande motorcykelorganisationer (yrkande 1).

Vidare anges att ett av de största problemen är att alla förare inte genomgår s.k. avrostning inför mc-säsongen utan sätter sig på sitt fordon efter en lång vinter utan att vara förberedda på de farter och faror som mc-åkandet innebär (yrkande 2).

Angående förarbevisen för moped klass II uppmärksammas att det inte krävs något medicinskt intyg för att erhålla ett sådant. Den av regeringen tillsatta utredningen om förarbevis för denna typ av moped bör därför enligt motionärernas mening ägna särskild uppmärksamhet åt de medicinska krav som kan ställas och läkarnas skyldighet att anmäla medicinskt olämpliga fordonsförare (yrkande 3).

Margareta Israelsson m.fl. (s) talar i motion 2004/05:408 om mopeder och förarbevis. Enligt motionärerna bör alla mopeder registreras för att underlätta polisens övervakning och identifiering av stulna mopeder, vilket i sin tur anges ha positiva trafiksäkerhetseffekter (yrkande 1). Vidare anförs att det bör krävas förarbevis för att framföra även moped klass II (yrkande 2) samt att kvaliteten på utbildningen för att erhålla detsamma måste höjas (yrkande 3). Slutligen yrkas att den alltmer utbredda trimningen av mopeder och det faktum att försäljare hjälper till måste föranleda någon sorts kontroll (yrkande 4).

Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad Stoops (båda s) anger i motion 2004/05:T498 att mopedkörning för de allra flesta är den första kontakten med motorfordon och att lockelsen är mycket stor att prova på när någon av kompisarna fyllt år och fått sin första moped, vilket leder till att de allra flesta som fyller år under senare delen av året överträder lagen och kör moped i förtid. Mot denna bakgrund föreslås att alla skall få rätt att köra moped från den 1 januari det år de fyller 15 år (yrkande 2).

### **Utskottets ställningstagande**

Med anledningen av det ökade antalet mopedolyckor under senare år har utskottet tidigare förutsatt att berörda parter vidtar kraftfulla åtgärder för att vända utvecklingen och att regeringen för riksdagen redovisar sin bedömning av hur den allvarliga situationen skall kunna lösas.

Utskottet kan nu konstatera att frågan uppmärksammats i ett antal sammanhang samt att viktiga åtgärder vidtagits. Bland annat har Vägverket genomfört en s.k. moped-OLA, vilken bl.a. lett till högre krav på dem som säljer mopeder. Vägverket skall kartlägga nuvarande mopedutbildning och tillsammans med berörda aktörer vidta åtgärder för bättre utbildning. Väg-

verket skall även tillsammans med övriga aktörer informera och ge fakta om trafiksäkert mopedåkande. Polisen och Vägverket tar gemensamt fram en enkel handledning för kontroll av mopeder. Utskottet gör dock i likhet med regeringen bedömningen att trimning av mopeder fortfarande utgör ett allvarligt hot mot trafiksäkerheten, varför det behövs mer kraftfulla åtgärder för att förhindra otillåtna ingrepp för att öka mopedernas hastighet. I sammanhanget bör nämnas att kommissionen har tillsatt en utredning med uppgift att utarbeta effektivare åtgärder mot trimningen. Regeringen anger i propositionen att Sverige i EU-arbetet kommer att verka aktivt för en skärpning av kraven, vilket utskottet välkomnar.

Med anledning av motionsyrkanden om förändrad utbildning, ändrade behörighetsregler och obligatorisk registrering konstaterar utskottet att två utredningar tillsatts inom området. Med anledning bl.a. av ett tillkännagivande har regeringen beslutat göra en översyn av regelverket om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter (dir. 2003:105). Regeringen har även låtit Vägverket utreda konsekvenserna av att låta registrera alla mopeder, med undantag av veteranfordon. Utskottet vill inte föregripa resultatet av detta arbete.

Motionsförslag med innebörden att rätten att köra moped skall gälla från det kalenderår man fyller 15 år har tidigare avstyrkts av utskottet, som inte ändrat inställning i frågan. Såvitt gäller motionsförslag om utbildning även för förare av moped klass II vill utskottet uppmärksamma att barnsäkerhetsdelegationen i sitt slutbetänkande Från barnolycksfall till barns rätt till säkerhet och utveckling (SOU 2003:127) har lagt förslag med samma innebörd. Regeringen har därför gett Utredningen om förarbevis för moped klass I och för terrängskoter ett tilläggsuppdrag att överväga om de krav som i dag ställs på den som kör moped klass II är ändamålsenliga eller om de bör ändras (dir. 2004:30).

Med anledning av utvecklingen av antalet mc-olyckor har utskottet erfårit att en mc-OLA är under införande. Aktörer som Vägverket vill ha med i en mc-OLA är först och främst motorcyklistorganisationerna (t.ex. SMC), mc-handeln m.fl. Utskottet kommer att följa detta arbete med stort intresse.

Med hänvisning till det ovan anförda avstyrks i detta avsnitt behandlade motionsförslag.

## Cykel

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet ser positivt på det av regeringen införda hjälmtvånget för barn upp till 15 år. Motionsförslag om ett förändrat regelverk avstyrks därmed.

Jämför reservationerna 16 (m) och 17 (kd) samt särskilt yttrande 2 (c, mp).

### **Bakgrund**

#### *Tidigare riksdagsbehandling*

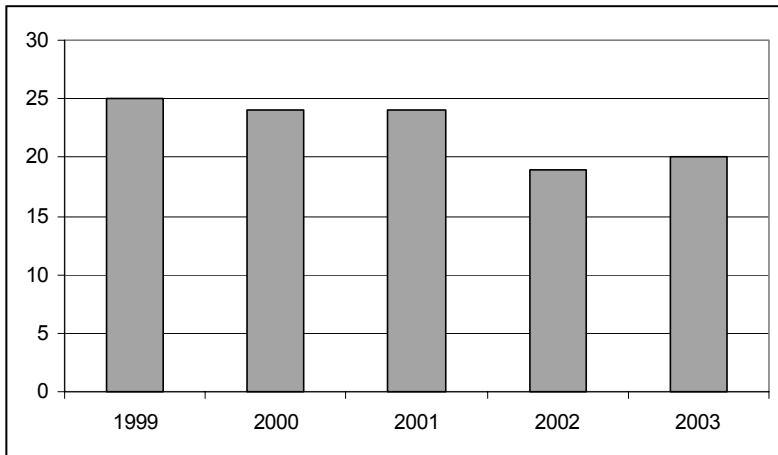
Frågan om huruvida cykelhjälm skall vara obligatorisk eller ej behandlades senast av utskottet i betänkande 2002/03:TU4 Trafiksäkerhet. Utskottet välkomnade vid detta tillfälle att regeringen övervägde lagstiftning om obligatorisk cykelhjälm användning för barn. Vidare angav utskottet som sin mening att ytterligare åtgärder, inklusive tvingande bestämmelser för vuxna, bör övervägas ifall användningen av cykelhjälm bland vuxna inte ökar framöver samt att regeringen i samband med aviserad redovisning om vilka åtgärder som är erforderliga för att uppnå etappmålet för 2007 lämnar en redogörelse för sin uppfattning även i denna fråga.

#### *Ny lagstiftning*

Genom en ändring av 6 kap. 4 a § trafikförordningen har regeringen beslutat att den som är under 15 år och färdas med en tvåhjulig cykel skall använda cykelhjälm eller annat lämpligt huvudskydd fr.o.m. den 1 januari 2005. Dessutom skall cykelföraren se till att passagerare under 15 år använder cykelhjälm.

#### *Utvecklingen*

I nedanstående diagram redovisas av VTI uppskattad cykelhjälm användning, som andel i procent. Efter en nedgång i cykelhjälm användandet år 2002 har det ökat marginellt till år 2003.

**Användning av cykelhjälm åren 1999–2003**

Källa:VTI, VTI notat 4-2004.

**Motionerna**

Elizabeth Nyström m.fl. (m) vänder sig i motion 2003/04:T21 mot regeringens beslut att införa cykelhjälmstvång för barn. Enligt motionärerna måste grundsynen vara att alla tar sitt ansvar i trafiksäkerhetsarbetet. Staten bör sålunda inte införa hjälmstvång men uppmuntra barns egna ansvarsstagande för sitt välbefinnande. Vidare anser motionärerna att lagstiftning som inriktas på särskilda åldersgrupper kan uppfattas som diskriminerande, vilket leder till dålig acceptans för bestämmelserna. Enligt motionärerna är det dessutom inte önskvärt att införa sanktionsmöjligheter, då barn under 15 år inte är straffmyndiga. Angående beslutsordningen i denna fråga är motionärerna av uppfattningen att viktiga trafiksäkerhetsfrågor såsom cykelhjälmstvång borde beredas grundligt av riksdagen och inte beslutas av regeringen. Det bör därför övervägas huruvida riksdagen skall delegera så stor beslutsmakt till regeringen som trafikförordningen medger (yrkande 5). Förslag med liknande innebörd framförs i motion 2003/04:T454 av Elizabeth Nyström m.fl. (m) yrkande 7.

I motion 2003/04:T23 framför Johnny Gylling m.fl. (kd) som sin uppfattning att den övre åldersgräns som införs för skyldighet att använda hjälm vid cykling bör vara 18 år, då barnet blir myndigt, bl.a. mot bakgrund av regeringens konstaterande att barn behöver vuxnas stöd för att kunna bedöma riskerna med att cykla utan hjälm (yrkande 6).

Sven Bergström m.fl. (c) understryker i motion 2004/05:T398 vikten av att använda cykelhjälm. Motionärerna menar dock att detta är något som människor kan och bör ta ansvar för själva, utan att staten lägger sig i, och föreslår därför ett upphävande av cykelhjälmstvånget (yrkande 7).



Enligt forskningsresultat som refereras till i motion 2003/04:T415 av Viviann Gerdin (c) kan man räkna med en 80-procentig minskning av risken för svåra skallskador för barn ifall alla bar hjälm. Mot denna bakgrund föreslås en cykelhjälmslag för alla upp till 16 år.

Rigmor Stenmark och Håkan Larsson (båda c) för i motion 2004/05:T247 fram förslaget att cykelhjälmstvänet skall gälla för alla barn och ungdomar t.o.m. 17 år, dvs. upp till myndighetsåldern. Enligt motionärerna innebär dagens åldersgräns på 15 år att många tonåringar slutar använda cykelhjälm, vilket är bekymmersamt. Vuxna bör själva kunna ta ansvar för att de använder hjälm, anges det vidare.

I motion 2003/04:T356 av Marina Pettersson (s) förespråkas en lag om att cykelhjälm skall vara obligatorisk för åldrarna upp till 16 år. Enligt motionärens mening skulle en sådan lag kunna minska riskerna för allvarliga skallskador hos barn med upp till 80 %, samtidigt som vårt samhälle skulle spara åtskilliga hundratals miljoner, bl.a. på rehabiliteringskostnader och efterföljande kostnader i kommunerna samt uteblivna patienter i akutsjukvården.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har inte ändrat inställning i frågan om cykelhjälmstväng sedan den senast behandlades i utskottet. Utskottet ser därmed positivt på det av regeringen införda hjälmstvänet för barn upp till 15 år. Enligt utskottet krävs det dock intensifierade insatser för att öka cykelhjälmsanvändandet även bland de cyklister som är äldre än 14 år och i det fall cykelhjälmsanvändandet inte ökar framöver bör ytterligare åtgärder, inklusive tvingande bestämmelser för vuxna, övervägas.

Vad gäller de invändningar som riktas i motion 2003/04:T21 yrkande 5 mot beslutsordningen vill utskottet framhålla att riksdagen har en viktig uppgift att ange mål och riktlinjer för trafiksäkerhetsarbetet, säkerställa en organisation, en väl anpassad lagstiftning och en lämplig resursfördelning. Det bör dock inte i normalfallet vara riksdagen som beslutar om olika tekniska trafikföreskrifter, utrustningskrav och dylikt. Utskottet är därför inte berett att centralisera denna typ av ärenden till den första statsmakten och att därmed bli föremål för riksdagsbehandling.

Med hänvisning till vad som anförts ovan avstyrks här aktuella motionsyrkanden.

## Buss

### Utskottets förslag i korthet

Ett motionsförslag om säkerhetsbälten i bussar avstyrks. Enligt utskottets bedömning kan det dock finnas anledning att göra en översyn av reglerna för sådana transporter, bl.a. av ungdomar till och från fritidsaktiviteter, där antalet personer i fordonet överskrider antalet sittplatser med säkerhetsbälten.

### Bakgrund

Enligt ett nyligen beslutat EG-direktiv skall alla nya bussar över 3,5 ton vara utrustade med tvåpunktsbälten på alla platser utom de som saknar säte framför, vilka skall ha trepunktsbälten. Sätena framför tvåpunktsbältena skall också vara energiabsorberande. Reglerna gäller för nya bussar som inte är avsedda för tätortstrafik. I Sverige gäller dessa bestämmelser fr.o.m. den 1 januari 2004. I de fall bussen är utrustad med bälte är bältesanvändning obligatorisk. I de fall passageraren är under 15 år är det förarens ansvar att bältet används.

Vägverket har till regeringen överlämnat ett förslag enligt vilket bussar inte skall få framföras i hastigheter över 70 km/tim om det finns passagerare som måste färdas stående. Förslaget bereds för närvarande.

### Motion

I motion 2003/04:T409 av Barbro Hietala Nordlund m.fl. (s) pekar man på att säkerhetsbältet är ett av de viktigaste skydden mot allvarliga personskador vid trafikolyckor. Det är enligt motionärerna angeläget att bältesanvändningen är obligatorisk och att kravet på bussbolagen skärps så att passagerarna får instruktioner om att bälten skall användas (yrkande 1).

### Utskottets ställningstagande

Angående förslag om att kraven på bussbolagen skall skärpas så att bälte används konstaterar utskottet att bältesanvändning är obligatorisk i de fall bussen är utrustad med bälte samt att det är förarens ansvar att passagerare under 15 år följer denna bestämmelse. Något initiativ från utskottets sida erfordras därmed inte i dagsläget. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen. I sammanhanget vill dock utskottet understryka att regelefterlevnaden på detta och andra områden måste förbättras. I avsnittet övervakning och sanktioner behandlas denna fråga mera ingående.

Utskottet vill vidare i sammanhanget uppmärksamma de transporter, exempelvis av ungdomar till och från fritidsaktiviteter, som utförs bl.a. i minibussar. Transporter som i vissa fall kan innebära att antalet personer i fordonet överskrider antalet sittplatser med säkerhetsbälten. Enligt utskot-

tets bedömning kan det finnas anledning att göra en översyn av reglerna för dessa transporter, främst eftersom de olyckor där sådana transporter är inblandade kan få särskilt svåra följder.

## Mobiltelefoni i trafiken

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet anser att informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför bör intensifieras. Kunskapen vad gäller säkerhetsproblem med mobiltelefonerande och användande av annan informationsteknologi i vägtrafik bör också fördjupas. Utskottet anser dock inte att något initiativ från riksdagens sida nu är nödvändigt. Motioner om mobiltelefonerande under bilkörning avstyrks följaktligen.

Jämför reservation 18 (m).

### **Bakgrund**

#### *Tidigare riksdagsbehandling*

Vid sin behandling av motioner om mobiltelefonering under bilkörning våren 2001 gjorde riksdagen (bet. 2000/01:TU13) ett tillkännagivande till regeringen om behovet av en allsidig belysning av ämnet. Regeringen uppmanades också att vid behov förelägga riksdagen förslag till lagstiftning eller andra styrmedel.

Under våren 2002 konstaterade riksdagen (bet. 2001/02:TU10) att Vägverket getts i uppdrag att senast den 30 juni 2003 redovisa säkerhetsproblem men även möjligheter kring användning av mobiltelefon under körning. I uppdraget ingår att föreslå eventuella åtgärder för att begränsa att olika typer av bilutrustningar kan orsaka trafiksäkerhetsproblem under körning.

Utskottet förutsatte under våren 2003 att trafiksäkerhetshänsyn väger tungt i regeringens behandling av Vägverkets förslag.

#### *Utredningar*

Vägverkets utredning utmynnade i slutsatsen att det inte är motiverat med en lagstiftning som endast förbjuder användning av annan mobilutrustning än sådan som kan hanteras utan användning av händerna. Forskningen visar tydligt att det främst är samtalet som sådant och dess komplexitet som har betydelse, och inte huruvida *handsfree*-utrustning används eller ej.

## Propositionen

Regeringen gör i propositionen bedömningen att informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför bör intensifieras. Det är dock enligt regeringen inte motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefon som kan hanteras utan användning av händerna. Med en förnuftig användning av mobiltelefon under körning tillsammans med utvecklad teknik för trafiksäker telefonering bör riskerna kunna begränsas, anges vidare

## Motionerna

Elizabeth Nyström m.fl. (m) uppmärksammar i motion 2003/04:T21 de i en svensk undersökning påvisade riskerna förknippade med att tala i telefon och köra bil samtidigt. Motionärerna anser att Vägverket bättre borde informera bilförarna om dessa risker (yrkande 10).

Att använda mobiltelefon samtidigt som man kör bil har blivit allt vanligare. Då detta enligt vad Annelie Enochson (kd) framför i motion 2004/05:T364 innebär en trafiksäkerhetsrisk föreslås ett förbud mot mobiltelefoni utan s.k. *handsfree*. Likalydande förslag framförs i motion 2003/04:T238 av Annelie Enochson (kd).

I motion 2003/04:T398 av Karin Thorborg m.fl. (v) hänvisas till studier som visat att körförmågan försämras avsevärt när mobiltelefon används vid bilkörning eftersom förarens uppmärksamhet på trafiksituationen försämras och kontrollen över bilen påverkas och blir ojämnare. En informationsplan bör därför snarast utarbetas för hur man på bästa sätt kan föra ut information om riskerna med mobiltelefoni under körning (yrkande 1). Samtidigt bör Vägverket och polisen få i uppdrag att vid sina undersökningar av olycksorsaker systematiskt undersöka om mobiltelefon använts i samband med olyckstillfället (yrkande 2), och det bör utredas om telefonsamtal under körning skall kunna identifieras rättsligt och kunna bedömas som en vårdslös handling i trafiken (yrkande 3).

Inger Segelström (s) argumenterar i motion 2003/04:T400 för att användandet av s.k. *handsfree*-utrustning skall vara obligatorisk vid telefonerande i bil. Enligt vad som anförs i motionen är Sverige det enda land i EU som fortfarande tillåter att man talar i en mobiltelefon som man håller i samtidigt som man kör.

Britt-Marie Lindkvist och Hillevi Larsson (båda s) åberopar i motion 2004/05:T275 utredningar som visar att man är okoncentrerad på bilkörningen om man samtalar med någon även om man har *handsfree*-utrustning. I ljuset av att det blir allt vanligare att folk pratar i mobiltelefon och kör samtidigt kräver motionärerna en ändring i vägtrafikförordningen med innebörden att telefonering under bilkörning förbjuds.

I motion 2004/05:T412 av Margareta Israelsson (s) anges att Sverige, som föregångsland inom trafiksäkerhetsarbetet, borde ställa krav på *handsfree*-utrustning vid telefonsamtal i samband med bilkörning, detta eftersom förarens körsätt påverkas på ett för trafiksäkerheten negativt sätt vid telefonering under bilfärd.

Enligt motion 2004/05:T501 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s) orsakas många olyckor i dag av att föraren var ouppmärksam på grund av mobilsamtal. Det föreslås därför att mobiltelefonanvändning under bilkörning skall förbjudas.

### Utskottets ställningstagande

Utskottet delar regeringens bedömning att informationsinsatserna om de ökade risker som distraherande aktiviteter i trafiken medför bör intensifieras men att det inte är motiverat med en lagstiftning som endast tillåter användning av mobiltelefon som kan hanteras utan användning av händerna.

Enligt utskottets mening är det viktigt att fördjupa kunskapen vad gäller säkerhetsproblem med mobiltelefonerande och användande av annan informationsteknologi i vägtrafik. Därför bör Vägverket i sina djupstudier av dödsolyckor fortsättningsvis undersöka olycksorsaker i fasen just före olyckan.

Då det inte föreligger någon motsättning mellan utskottets ställningstagande och regeringens bedömning i frågan är något initiativ från riksdagens sida inte nödvändigt. Syftet med motionsförslagen 2003/04:T21 yrkande 10 samt 2003/04:T398 yrkandena 1 och 2 kan däremot anses till väsentlig del tillgodosedda. Samtliga här behandlade motionsförslag avstyrks följaktligen.

## Trafikbestämmelser m.m.

### Utskottets förslag i korthet

Med hänvisning till att det enligt utskottets mening inte ankommer på riksdagen att besluta i de här aktuella frågorna avstyrker utskottet motionsförslag om vissa trafikbestämmelser m.m.

Jämför reservationerna 19 (m) och 20 (kd).

### Motionerna

Carl-Axel Johansson (m) kräver i motion 2003/04:T240 en översyn av nu gällande bestämmelser angående företräde vid övergångsställe. Enligt motionären har den nya lagstiftningen, med innebörden att bilister har en uttalad skyldighet att stanna vid övergångsställe för att lämna företräde till fotgängare, inte givit önskat resultat. Snarare har olyckstillfällena ökat, kanske

eftersom en del fotgängare tror att bilisten uppmärksammat att de skall gå över på övergångsstället samtidigt som exempelvis väderförhållandena gör att bilisten inte alltid uppfattar fotgängarens avsikt.

För att få trafiken att flyta bättre är det på vissa håll i världen tillåtet att svänga höger mot rött ljus sedan man förvissat sig om att det inte finns några bilar eller gångtrafikanter i vägen, sägs det i motion 2003/04:T289 av Ulla Löfgren och Anita Sidén (båda m). Motionärerna menar att vägtrafik-kungörelsen bör ändras så att det blir möjligt att svänga höger vid rödljus även i Sverige.

I motion 2003/04:T327 av Patrik Norinder (m) förespråkas en regelförändring med innebörden att det skall bli möjligt att svänga höger i en gatukorsning mot rött ljus när det ej försvårar för korsande trafik och då det ej kommer trafik från vänster. Denna förändring hade enligt motionärerna inneburit minskad köbildning och därmed bl.a. minskad miljöpåverkan.

I dag är illegal tävlingskörning på allmän väg, s.k. *streetracing*, ett växande problem. Johnny Gylling m.fl. (kd) kräver i motion 2003/04:T23 åtgärder för att motverka denna trend. Lösningen är enligt motionärerna inte förbud utan att erbjuda alternativ, vilket skett i ett antal kommuner (yrkande 7).

Lars Gustafsson (kd) efterlyser i motion 2004/05:406 bättre signalsystem vid trafik Korsningar, exempelvis ett system med blinkande lampa, vilken varnar bilisten för annalkande korsning. Att dagens system inte är tillräckligt bra visas enligt motionären av den tragiska olyckan i Kristianstad september 2004.

Lars Lilja och Carin Lundberg (båda s) anger i motion 2003/04:T357 att gällande trafikbestämmelser i vissa fall är otydliga. Detta gäller främst reglerna för rondellkörning och för väjningsplikt där gång- och cykelväg korsar bilväg. Motionärerna föreslår att Vägverket utreder och förtydligar dessa regler, i syfte att uppnå ökad klarhet om vad som gäller och därmed undvika missförstånd som kan leda till olyckor.

Att ett antal olyckor varje år sker vid vägarbeten, med många dödade eller skadade vägarbetare, har uppmärksamats av Ulf Holm (mp) i motion 2003/04:T551. Åtgärder som föreslås är hårdare reglering för trafiken kring vägarbetsplatserna, dels sänkt hastighet, dels större "säkerhetsavstånd" från bilisterna. Också påföljderna för lagöverträdelse bör ses över för att säkerställa att de har en tillräckligt avskräckande inverkan på bilisterna.

Hillevi Larsson (s) kräver i motion 2003/04:T336 skärpta straff för brott mot väjningsplikten i syfte att förbättra regelefterlevnaden. Vidare efterfrågas en omfattande informationskampanj om väjningsplikten i samband med straffskärpningen.

## Utskottets ställningstagande

Utskottet delar den grundsyn som återfinns i motionerna 2003/04:T240, 2003/04:T336, 2003/04:T357, 2003/04:T551 och 2004/05:T406, nämligen att tydliga signalsystem och trafikbestämmelser, som dessutom efterlevs, är en förutsättning för en säker vägtrafik. Enligt utskottets mening ankommer det dock på regeringen och Vägverket att bedöma i just de frågor som uppmärksammas i dessa motionsförslag, som följaktligen avstyrks.

Utskottet delar även den oro som återfinns i motion 2003/04:T23 om s.k. *streetracing*, ett illegalt fenomen som orsakat ett antal olyckor. Pågående försök med att erbjuda lagliga alternativ till denna verksamhet anges ha gett positiva resultat. Enligt utskottet ankommer det dock på Rikspolisstyrelsen, Vägverket och kommunerna att bedöma i denna fråga. Motionen avstyrks.

Motionsförslag med innebörden att det skall vara möjligt att svänga höger i en gatukorsning mot rött ljus har avstyrkts av utskottet vid ett antal tillfällen. Utskottet har inte ändrat inställning i frågan och föreslår därför, med hänvisning till tidigare ställningstagande, att riksdagen avslår även motionerna 2003/04:T289 och 2003/04:T327.

## Djur i trafiken

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet avstyrker motionsförslag om djur i trafiken med hänvisning till att det enligt utskottets mening inte ankommer på riksdagen att besluta i de här aktuella frågorna.

Jämför reservation 21 (m, kd, c).

## Motionsförslag

Angående kollision mellan fordon och vilt framför Bengt-Anders Johansson (m) i motion 2003/04:T376 att man regelmässigt måste hänvisa skuldbördan till fordonsföraren eftersom viltet inte kan anses vara ett rättssubjekt och därmed undgår ansvar. Härav följer, enligt motionären, att bilförsäkringen också bör täcka in de kostnader som fordonet åsamkar, vilket inte är fallet i dag. Detta innebär att bilförsäkringen bör täcka kostnaden för eftersök av vilt, förslagsvis efter det att polis bedömt att eftersök fordras.

Enligt uppgift från Vägverket dödas runt tio miljoner djur årligen i trafiken, säger Marietta de Pourbaix-Lundin (m) i motion 2003/04:T388. Motionären anser att frågan om djur och trafik är mycket angelägen och i grunden av politisk natur samt föreslår att trafikens inverkningar på de vilda djurens liv kartläggs och att metoder som kan användas för större hänsynstagande mot de vilda djuren identifieras.

Att ett djur som skadats i trafiken skall tas om hand och avlivas så snabbt som möjligt är för de flesta människor en självklarhet, heter det i motion 2003/04:T390 av Jan-Evert Rådström och Ulla Löfgren (båda m). Vidare pekas på att ingen ersättning utgår till dem som på ideell basis utför denna uppgift. Enligt motionärerna borde en ersättning utgå för de faktiska kostnader som uppkommer i detta sammanhang (yrkande 1). Eftersom det är Vägverket som har sektorsansvaret för trafiksäkerheten föreslås vidare att det blir Vägverket som står för denna kostnad (yrkande 2).

### **Utskottets ställningstagande**

Vägtrafiken och dess infrastruktur påverkar de vilda djuren bl.a. genom att landskapet delas upp i mindre delar (fragmenteras), genom olika typer av barriäreffekter samt genom störningar och föroreningar. Dessutom förekommer varje år ett antal kollisioner mellan fordon och vilda djur. I SIKA:s olycksstatistik anges kollision med vilt (klövdjur, dvs. älg, rådjur, hjort eller ren) som olycksorsaken i 532 av 18 365 polisrapporterade trafikolyckor med personskada under 2003. Totalt orsakade dessa olyckor 6 dödade och 132 svårt skadade. Utöver dessa olyckor förekom naturligtvis ett stort antal kollisioner som inte ledde till personskada. Det är dock svårt att göra en uppskattning detta antal.

Enligt utskottets mening är det viktigt att minimera vägtrafikens påverkan på djurlivet och de skador som blir följderna av kollision mellan fordon och djur. Det är därför med tillfredsställelse utskottet konstaterar att Vägverket vidtagit ett antal åtgärder i detta syfte, såväl vid drift och underhåll som vid nybyggnation, exempelvis genom att konstruera s.k. faunaövergångar för olika arter. Utskottet menar dock att det inte är riksdagens sak att avgöra hur detta arbete skall bedrivas.

Med anledning av här behandlade motionsförslag om eftersök av vilt vill utskottet uppmärksamma att jägarkåren här gör en förtjänstfull insats. Enligt utskottets mening ankommer det dock inte på riksdagen att ta initiativ till en förändrad finansiering av denna verksamhet.

Med vad som ovan anförts avstyrks här behandlade motionsyrkanden.

### **Pisksnärtsskador**

#### **Utskottets förslag i korthet**

Med hänvisning till att berörda aktörer förutsätts verksamt arbeta för att begränsa problemet med pisksnärtsskador avstyrks motionsförslaget i frågan.



## Bakgrund

### *Tidigare behandling i utskottet*

Då utskottet senast behandlade motionsförslag om pisksnärtsskador, i betänkande 2001/02:T10 Trafiksäkerhet m.m., angav utskottet som sin mening att det inte torde ankomma på riksdagen att ta ställning till frågor om hur bilköparna genom ekonomiska incitament skulle uppmuntras att efterfråga bilar med bättre säkerhet i detta avseende. Vidare ansåg utskottet att det inte heller är riksdagens sak att avgöra vilken forskning som skall bedrivas eller vilka behandlingsmetoder som skall användas. Utskottet förutsatte i stället att berörda aktörer – såsom myndigheter, försäkringsbolag och fordonstillverkare – verksamt arbetar för att begränsa problemet med pisksnärtsskador.

### *Pågående utredningar*

*Whiplash*-kommissionen är en oberoende kommission som tillsatts för att undersöka varför antalet pisksnärtsskador ökar. Ordförande är förre statsministern Ingvar Carlsson. Kommissionen kartlägger och initierar forskning kring pisksnärtsskador och de pisksnärtsskadades situation. Detta ger kommissionen ett underlag för att kunna föreslå förbättring av förebyggande åtgärder och behandling. Kommissionens slutrapport beräknas vara färdig i juni 2005.

## Motionerna

Pisksnärtsskador syns inte, men för den drabbade blir det stora besvär. Svårigheter med att läsa och skriva framkallar illamående. Arbeta med bildskärm blir omöjligt. Mot denna bakgrund krävs i motion 2004/05:T336 av Barbro Feltzing (mp) mer forskning där behandlingsmetoder tas fram (yrkande 1). Enligt motionärerna krävs det även ekonomiska incitament för att blivande bilkunder skall efterfråga en ökad säkerhet i bilen, med avseende på eventuella pisksnärtsskador. Detta kan ske genom åtgärder från försäkringsbolagens eller statens sida (yrkande 2). Identiska förslag förs fram i motion 2003/04:T471 (yrkandena 1 och 2) av Barbro Feltzing (mp).

## Utskottets ställningstagande

Utskottet har tidigare avstyrkt likalydande motionsförslag med motiveringen att det enligt utskottets mening inte torde ankomma på riksdagen att ta ställning till frågor om hur bilköparna genom ekonomiska incitament skulle uppmuntras att efterfråga bilar med bättre säkerhet i detta avseende. Det är inte heller riksdagens sak att avgöra vilken forskning som skall bedrivas eller vilka behandlingsmetoder som skall användas. Utskottet förutsatte i stället att berörda aktörer – såsom myndigheter, försäkringsbolag och fordonstillverkare – verksamt arbetar för att begränsa problemet med

pisksnärtsskador. Enligt vad utskottet erfarit har det arbete som bedrivits inom området, bl.a. med stöd av Vinnova och denna myndighets föregångare, varit framgångsrikt. Utskottet har inte ändrat uppfattning i frågan. Motionerna avstyrks följaktligen med hänvisning till tidigare ställningstagande.

## Frivilligorganisationer och trafiksäkerhetsarbetet

### Utskottets förslag i korthet

Enligt utskottet har frivillighetsorganisationerna en viktig roll att spela i det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet. Motionsförslag om bl.a. finansieringen av denna verksamhet avstyrks med hänvisning till att regeringen förutsätts överväga frågan.

### Motionsförslag

Karin Thorborg m.fl. (v) föreslår i motion 2004/05:T359 att NTF:s befintliga anslag i större utsträckning fördelas som allmänna verksamhetsbidrag i stället för projektbundna medel, eftersom dagens finansieringsmodell, som bygger på att verksamheten godkänns av Vägverket centralt, begränsar NTF:s möjlighet att ha en fristående roll bl.a. i den opinionsbildande verksamheten (yrkande 1).

I motion 2004/05:T389 framhåller Karin Åström och Lennart Klockare (båda s) vikten av att NTF kan fungera som en stark och trovärdig opinionsbildare. Enligt motionärerna är dagens organisation med Vägverket som NTF:s huvudsakliga finansiär och uppdragsgivare av opinionsbildande verksamhet i grunden ohållbar eftersom det finns skäl till att ifrågasätta NTF:s oberoende och trovärdighet med denna modell (yrkande 1).

Angående bidragets storlek pekar motionärerna på att ingen indexuppräknings görs av detta, vilket i realiteten innebär en minskning i betalningsförmåga på ca 1,5 mnkr årligen. Bidraget till NTF föreslås därför indexuppräknas för att möjliggöra långsiktiga satsningar (yrkande 2).

Motionärerna anser även att bidragen för projektstöd och organisationsstöd bör slås ihop så att NTF bättre kan förvalta medel utifrån organisationens förutsättningar (yrkande 3).

Vad gäller finansieringen på lång sikt anser motionärerna att den modell som tillämpas i Finland, dvs. att frivilligarbetet (trafiksnyddet) finansieras genom en del av trafikförsäkringen, verkar vara en hållbar och långsiktig lösning som omgående bör utredas (yrkande 4).

Slutligen anförs att morgondagens trafikanter måste bli nollvisionens ambassadörer som för utvecklingen framåt mot en vägtrafik utan hälsoförluster. Detta kräver en ökad satsning på folkbildning så att trafikanternas attityder inte halkar efter den övriga utvecklingen (yrkande 5).

## Utskottets ställningstagande

Enligt vad utskottet anfört som sin mening under avsnittet Mål och övergripande prioriteringar kommer det att krävas mycket stora ansträngningar av samtliga aktörer inom vägtrafikområdet för att etappmålet år 2007 skall uppnås. Även frivilligorganisationerna har en viktig roll att spela i detta arbete. Enligt utskottets uppfattning är det därför viktigt att dessa organisationer även framöver ges förutsättningar att bidra till en förbättring av trafiksäkerheten, inte minst i sin roll som oberoende opinionsbildare.

Vad gäller finansformerna för denna verksamhet anser dock utskottet att det ankommer på regeringen att överväga frågan och vidta åtgärder så att de ovan nämnda förutsättningarna skapas. Utskottet förutsätter att här behandlade motionsförslag övervägs i syfte att utveckla trafiksäkerhetsarbetet och möjliggöra en effektiv resursanvändning.

Med hänvisning till vad som anförts ovan avstyrks motionsförslagen i frågan.

## Nya verkställighetsregler för överlastavgifter

### Utskottets förslag i korthet

Utskottet har ingen erinran mot de av regeringen föreslagna lagförslagen om nya verkställighetsregler för överlaster. Propositionen tillstyrks således i denna del. Utskottet förutsätter vidare att Sverige i det europeiska samarbetet arbetar för att frågan om verkställighet av trafikböter kan lösas.

## Bakgrund

Enligt det gällande svenska regelverket (för en närmare beskrivning av gällande rätt, se SOU 2002:72 s. 21 f. och även prop. 2003/04:92) är det förenat med svårigheter att verkställa böter och avgifter som ådömts respektive påförts utomnordiska fordonförare eller fordonsägare för förseelser mot den svenska trafiklagstiftningen. I många fall är det möjligt att undandra sig verkställighet genom att lämna landet.

I fråga om de övriga nordiska länderna är situationen generellt sett den motsatta då det finns ett omfattande verkställighetssamarbete mellan Sverige och de övriga nordiska länderna.

## Propositionen

Enligt regeringens proposition medför dagens regelverk ett antal olägenheter. För det första är det otillfredsställande från rättvisesynpunkt att inom- och utomnordiska förare eller fordonsägare behandlas olika. För det andra kan överlasterna ha en negativ inverkan på trafiksäkerheten. För det tredje kan det argumenteras för ett samband mellan effektivare verkställighet,

minskade överlast och minskade underhållskostnader till följd av vägska-  
dor. För det fjärde har det argumenterats att verkställighetsproblemen  
medför konkurrensnackdelar för de svenska åkeriföretagen. För det femte  
förlorar kommunerna inkomster på grund av att felparkeringsavgifter inte  
kan drivas in.

Utredningen om effektivare bötesverkställighet vid trafikbrott m.m.  
(N2001:06) som tillsattes av regeringen med uppgiften att överväga be-  
hovet av att ändra det svenska regelverket för att i större omfattning än i dag  
förmå utländska förare – och i förekommande fall utländska fordonsägare –  
att betala böter och avgifter som har ålagts för förseelser mot trafiklag-  
stiftningen, konstaterar att det i flertalet europeiska länder finns möjlighet  
att meddela beslut om någon form av tvångsmedel mot personer som bry-  
ter mot trafiklagstiftningen, i syfte att framtvinga en förskottsbetalning av  
ett förväntat bötesstraff och på så sätt säkerställa en framtida verkställighet  
av straffet.

### *Regeringens förslag till nya verkställighetsregler*

Det skall införas nya verkställighetsregler för överlastavgift när det gäller  
utomnordiska fordonsägare. Verkställighetsreglerna för överlastavgift riktas  
mot fysiska och juridiska personer som inte har hemvist i Sverige eller något  
annat nordiskt land.

Verkställighet skall ske i Sverige och i samband med polisens kontroll  
av fordonet eller fordonståget, dvs. när en trafikförseelse som föranleder  
påförande av överlastavgift konstateras. Verkställigheten skall ha formen av  
ett förskott för avgiften. Beslutet om förskott skall inte gå att överklaga.  
Polisens beslutsbehörighet vid verkställigheten skall regleras närmare.

Med undantag av de regler i lagen (1972:435) om överlastavgift som  
gäller nedsättning och eftergift av överlastavgift skall polisen beräkna ett  
förskott för överlastavgiften efter samma grunder som länsstyrelsen beräk-  
nar överlastavgiften. Förskottet skall betalas omedelbart till polismyndighe-  
ten.

Om ett förskott för överlastavgift inte betalas omedelbart skall en polis-  
man besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. Ett  
sådant beslut får dock underlåtas om det finns synnerliga skäl. Beslutet skall  
gälla till dess att förskottet betalats eller, i förekommande fall, påförd över-  
lastavgift har betalats. Beslutet om hinder av fortsatt färd skall inte gå att  
överklaga. Polisens beslutsbehörighet skall regleras närmare.

Även om ett förskott för överlastavgift har beslutats och betalats skall  
länsstyrelsen besluta i frågan om påförande av överlastavgift. En polis-  
mans beslut om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller  
fordonståget inte får fortsätta färden skall skyndsamt underställas länssty-  
relsens prövning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall  
bestå. Om ett beslut om hinder av fortsatt färd gäller enligt lagen om över-  
lastavgift, skall länsstyrelsen under handläggningen av överlastavgiftsären-  
det få ompröva beslutet om förskott och helt eller delvis kunna sätta ned

förskottet. Om det finns synnerliga skäl skall styrelsen, under handläggningen av överlastavgiftsärendet eller efter det att beslut fattats i ärendet, kunna upphäva beslutet om hinder av fortsatt färd. Om ett beslut om hinder av fortsatt färd är fattat skall polisens och länsstyrelsens handläggning av överlastavgiftsärendet ske utan dröjsmål. Länsstyrelsens olika beslut enligt ovan skall inte gå att överklaga.

Har beslut om förskott för överlastavgift fattats får överlastavgift inte påföras med högre belopp än förskottet. Påförs inte någon överlastavgift eller nedsätts eller efterges avgiften skall det överskjutande beloppet återbetalas.

Kronofogdemyndigheten skall kunna avräkna ett belopp som kan komma en person till godo efter en förskottsbetalning av överlastavgift om staten har en motfordran för annan skatt eller avgift.

Regeringen föreslår att ändringarna i lagen (1972:435) om överlastavgift och lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter bör träda i kraft den 1 januari 2005.

### *Regeringens bedömning i vissa frågor*

Något omedelbart behov av att införa motsvarande nya verkställighetsregler finns inte i fråga om trafikböter, eftersom ett instrument för ömsesidigt erkännande av bötesstraff inom EU kommer att antas inom en nära framtid. För felparkeringsavgifternas del är det inte utan ytterligare utredning möjligt att införa motsvarande nya verkställighetsregler.

### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anfört och föreslår därför att riksdagen antar de av regeringen framlagda lagförslagen om nya verkställighetsregler för överlast. Utskottet förutsätter vidare att Sverige i det europeiska samarbetet arbetar för att frågan om verkställighet av trafikböter skall kunna lösas.

## **Fordonseskort**

### **Utskottets förslag i korthet**

Utskottet har inget att erinra mot regeringens lagförslag om fordonseskort. Propositionen tillstyrks i denna del.

### **Bakgrund**

I trafikförordningen (1998:1276) finns bestämmelser om tillåten längd, bredd och vikt av ett motordrivet fordon eller ett fordonståg när det förs på andra vägar än enskilda. Bestämmelserna är utformade med hänsyn till de begränsningar som beror av vägnätets fysiska utformning och bärighet.

Vidare finns EG-gemensamma bestämmelser genom rådets direktiv 96/53/EG av den 25 juli 1996 om största tillåtna dimensioner i nationell och internationell trafik och högsta tillåtna vikter i internationell trafik för vissa vägfordon som framförs inom gemenskapen. De generella föreskrifterna i trafikförordningen kan kompletteras med lokala föreskrifter, vilka kan meddelas av kommun, länsstyrelse eller polis.

Det finns tungt och skrymmande slag av gods som med fördel, och ibland av nödvändighet, tillverkas färdigt eller i halvfabrikat på en plats för att sedan transporteras till bestämmelseorten. För att kunna transportera gods av detta slag på väg krävs i många fall dispens från de allmänna bestämmelserna om längd, bredd eller vikt i trafikförordningen. Årligen handläggs omkring 17 000 dispensansökningar av de statliga väghållningsmyndigheterna. För kommunernas del torde det röra sig om ett par tusen ärenden per år. Antalet ansökningar om dispens har ökat.

En dispens förenas med de villkor som behövs för att transporten skall kunna utföras på ett sådant sätt att minsta möjliga risk och olägenhet uppstår. För alla sådana transporter gäller vissa närmare reglerade villkor om hur transporten skall utmärkas, exempelvis i fråga om varningsskyltar. I vissa fall krävs också att en eller flera varningsbilar följer med transporten. I vissa fall förenas dispensen med villkor om poliseskort. Villkoret avser att säkerställa att rättsligt bindande anvisningar för trafiken kan lämnas i samband med transporten.

### **Propositionen**

Regeringen gör i propositionen bedömningen att dagens möjlighet att medge dispens från längd-, bredd- och viktbestämmelserna är uttryck för en flexibilitet i förhållande till de generella kraven och bör, med beaktande av de förutsättningar som är föreskrivna, användas på ett sådant sätt att vägens kapacitet utnyttjas i det enskilda fallet. I den mån riskerna eller olägenheterna med lång, bred eller tung transport inte kan minimeras på annat sätt än genom eskort, bör sådan säkerställas.

Vad gäller poliseskort anger regeringen som sin mening att polisen saknar resurser för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose behovet av sådan. Möjligheten att ta parkeringsvakter i anspråk kan endast marginellt och regionalt förbättra situationen. Verksamheten är av sådant slag att frågan bör lösas på annat sätt än inom ramen för polisens uppgifter. Bland annat mot bakgrund av att polisen saknar resurser för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose behovet av eskort föreslår regeringen följande.

### *Regeringens förslag till ny lag*

Enligt regeringens förslag införs det en ny lag som innebär att enskilda får förordnas att som vägtransportledare ge anvisningar för trafiken i samband med sådana långa, breda och tunga vägtransporter som är förenade med villkor om eskort.

Förordnande som vägtransportledare förutsätter en allmän lämplighet för uppdraget med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter. Vidare krävs viss utbildning samt innehav av körkort med behörighet att köra tung lastbil (C-behörighet). En polisman får inte förordnas som vägtransportledare. Ett förordnande skall gälla under viss tid, dock längst fem år.

Ett förordnande som vägtransportledare skall återkallas om vägtransportledaren inte längre uppfyller kravet på lämplighet. Detsamma skall gälla om det annars finns någon särskild anledning till återkallelse. En vägtransportledare skall också kunna stängas av dels från vidare tjänstgöring om det på sannolika skäl kan antas att förordnandet kommer att återkallas, dels för ett visst uppdrag om han eller hon åsidosätter sina skyldigheter i uppdraget. En vägtransportledare får inte utföra eskortuppdrag under tid som hans eller hennes körkort är ogiltigt. Detsamma gäller om ogiltigheten är begränsad och omfattar behörigheten C.

Rikspolisstyrelsen skall pröva frågor om förordnande och om återkallelse av förordnande. Rikspolisstyrelsen skall även pröva frågor om att stänga av en vägtransportledare. I brådskande fall får en polisman besluta om att stänga av en vägtransportledare för ett visst uppdrag. Ett sådant beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen som omedelbart skall pröva om avstängningen skall bestå.

En vägtransportledare skall lyda under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig under eskortuppdraget och är skyldig att lyda anvisningar som en polisman meddelar. Vägtransportledaren skall inför varje eskortuppdrag lämna information om transporten till de berörda polismyndigheterna och även i övrigt underrätta berörd polismyndighet om förhållanden som rör vägtransportledarens verksamhet och som bör komma till myndighetens kännedom. Vägtransportledaren skall innan uppdraget påbörjas kontrollera att transporten får ske med stöd av ett beslut om dispens. Vägtransportledaren skall sträva efter att ge sådana anvisningar för trafiken att transporten kan utföras utan att annan trafik störs.

En parkeringsvakt kan förordnas som vägtransportledare enligt de föresättningar och krav som anges i den föreslagna lagen om vägtransportledare. Bestämmelsen i 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m. upphävs. De förordnanden enligt den sistnämnda lagen som gäller vid tiden för upphävandet skall få fortsätta att gälla under en övergångsperiod på längst fem år.

Rikspolisstyrelsens beslut enligt den nya lagen får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten. En polismans beslut om avstängning skall inte få överklagas. Ett beslut enligt den nya lagen gäller omedelbart om inget annat anges i beslutet.

I lagen ges bemyndigande till regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att meddela föreskrifter dels om den utbildning som krävs för ett förordnande, dels om avgifter för sådan utbildning och för ansökan om förordnande, dels om vägtransportledarens utrustning och om utmärkning av vägtransportledarens fordon.

#### *Regeringens bedömning i vissa frågor*

I förordning bör bestämmas de grundläggande utbildningskraven med såväl grundutbildning som fortbildning och att den verksamheten skall bedrivas av Vägverket eller – när det gäller grundutbildningen – den som verket ger tillstånd att bedriva sådan utbildning. Närmare föreskrifter bör beslutas av Vägverket efter samråd med Rikspolisstyrelsen.

Någon regel som hindrar en vägtransportledare från att utföra eskortuppdrag på grund av relationen till uppdragsgivaren är inte motiverad och en författningsreglerad tystnadsplikt för vägtransportledare är inte nödvändig.

#### **Utskottets ställningstagande**

Utskottet har ingen erinran mot vad regeringen anfört och föreslår därför att riksdagen antar de av regeringen framlagda lagförslagen om fordonseskort.



## Reservationer

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

- 1. Mål och övergripande prioriteringar, punkt 1 (m, fp, kd, c)**  
av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T21 yrkande 3, 2003/04:T426 yrkandena 1 och 3–5, 2003/04:T564 yrkande 45, 2004/05:T398 yrkandena 1, 2 och 22, 2004/05:T464 yrkande 5 och 2004/05:T465 yrkande 1 och avslår proposition 2003/04:160 punkt 7 och motionerna 2003/04:T409 yrkande 2 och 2003/04:T514.

### *Ställningstagande*

Bristande trafiksäkerhet är i dag en av våra största och viktigaste folkhälsofrågor. Detta illustreras exempelvis av att risken att dö eller skadas i en trafikolycka är den vanligaste dödsorsaken för ungdomar mellan 16 och 24 år. Det är mot denna bakgrund riksdagen beslutat om dagens trafiksäkerhetsmål: nollvisionen, som bl.a. innebär att ingen skall dödas eller skadas allvarligt inom vägtransportsystemet, och etappmålet, enligt vilket antalet personer som dödas till följd av vägtrafikolyckor bör ha minskat till 270 personer 2007.

De senaste årens trafikskadeutveckling uppvisar dock ett oförändrat antal döda och ett ökat antal skadade i vägtrafikolyckor. Att de av riksdagen beslutade målen enligt regeringens egen myndighet SIKÄ inte kommer att uppnås är ett misslyckande som måste tas på allvar.

Regeringen och dess stödpartier är politiskt blockerade för nya finansieringsformer som skulle kunna bidra till ökad trafiksäkerhet på våra vägar, till exempel s.k. PPP-finansiering. Regeringens misslyckande i att uppnå utsatta mål innebär en utveckling där trafiksäkerhetsmålet högst 270 döda personer 2007 framstår som orealistiskt.

Denna utveckling måste föranleda en utvärdering dels av trafiksäkerhetsmålet, dels av regeringens förda politik. Det krävs samtidigt ytterligare krafttag och nya finansieringsformer för att snarast åstadkomma en kraftig minskning av antalet döda och svårt skadade i vägtrafikolyckor.

Vid denna angelägna översyn av trafiksäkerhetsmålet bör även trafikens föreningar och deras negativa påverkan på vår hälsa beaktas. Mot bakgrund av att nya långsiktiga planer för infrastrukturen nu upprättas för perioden 2004–2015 anser vi även att ett nytt trafiksäkerhetsmål bör formuleras för år 2015.

Angående den övergripande inriktningen i trafiksäkerhetsarbetet anser vi att allt arbete inom trafikområdet måste genomsyras av ambitionen att höja trafiksäkerheten. Trafiksäkerhetsarbetet måste tillföras nya krafter. Detta måste gälla såväl staten som kommuner och andra berörda aktörer. Samtidigt måste individens ansvar för sin egen och andras säkerhet uppmuntras och få en större betydelse i trafiksäkerhetsarbetet. Det handlar dels om individens beteende i trafiken, dels om individens ansvar för fordonet och fordonets utrustning.

I syfte att uppnå detta anser vi att ytterligare ett antal åtgärder snarast måste vidtas på olika områden, bl.a. i utbyggnaden av infrastrukturen och i trafikövervakningen, frågor som i detta betänkande behandlas i andra avsnitt.

Riksdagen bör mot denna bakgrund genom ett tillkännagivande anmoda regeringen att förändra de övergripande utgångspunkterna för trafiksäkerhetsarbetet i enlighet med vad vi här förordar.

## **2. Alkohol och droger i trafiken, punkt 2 (fp, kd, c)**

av Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Runar Patriksson (fp) och Sven Bergström (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T23 yrkande 1, 2003/04:T442 yrkandena 2, 3 och 5, 2003/04:T564 yrkande 47, 2004/05:T377 yrkandena 1 och 3, 2004/05:T462 yrkande 3 och 2004/05:T465 yrkandena 8 och 15–18 samt avslår motionerna 2003/04:So645 yrkande 11, 2003/04:T20, 2003/04:T21 yrkandena 6–8, 2003/04:T23 yrkande 2, 2003/04:T204, 2003/04:T223, 2003/04:T239, 2003/04:T286 yrkande 3, 2003/04:T302, 2003/04:T308, 2003/04:T332, 2003/04:T364 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T382, 2003/04:T454 yrkande 3, 2003/04:T468 yrkande 3, 2003/04:T478 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T527, 2003/04:T554, 2004/05:So602 yrkande 4, 2004/05:T208 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T224, 2004/05:T238 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T272, 2004/05:T301, 2004/05:T314, 2004/05:T340,

2004/05:T372, 2004/05:T375, 2004/05:T397 yrkande 4, 2004/05:T398 yrkande 17, 2004/05:T399 yrkandena 3 och 4, 2004/05:T450 och 2004/05:T487.

#### *Ställningstagande*

Vi anser att trafiken måste vara en alkoholfri zon. Regeringens arbete mot rattfylleriet är inte tillräckligt kraftfullt. En rad ytterligare åtgärder bör sättas in:

- Trafikpolisens insatser ute i trafiken måste ökas.
- Alkotester bör utföras vid alla trafikolyckor.
- En skärpt lagstiftning eller skärpt tillämpning av lagstiftningen måste övervägas.
- Eftersupning måste förbjudas.
- De som döms för rattfylleribrott skall också konfronteras med trafikoffer enligt den amerikanska modellen VIP (Victim Impact Panel).
- Kvalificerad rehabilitering skall sättas in vid rattfylleribrott begångna av personer med alkoholproblem.
- Det skall finnas en möjlighet att beslagta fordon som använts vid rattfylleribrott.
- Skolan måste ges resurser att skapa normer om absolut trafiknykterhet.
- Alkolås bör snarast installeras i yrkestrafikens fordon.

Vi anser även att det skall införas ett obligatoriskt villkor för körkortshavare som återfår körkortet efter rattfylleribrott att under en övergångsperiod inte köra andra körkortspliktiga fordon än sådana som är utrustade med alkolås. För att kunna föra en internationell debatt om trafiknykterheten krävs att en jämförande statistik inom EU tas fram på samma grunder.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **3. Alkohol och droger i trafiken, punkt 2 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

#### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T21 yrkandena 6–8 och 2003/04:T454 yrkande 3 och avslår motionerna 2003/04:So645 yrkande 11, 2003/04:T20, 2003/04:T23 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T204, 2003/04:T223, 2003/04:T239, 2003/04:T286 yrkande 3, 2003/04:T302, 2003/04:T308, 2003/04:T332, 2003/04:T364 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T382, 2003/04:T442 yrkandena 2, 3 och 5, 2003/04:T468 yrkande 3, 2003/04:T478 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T527, 2003/04:T554, 2003/04:T564 yrkande 47, 2004/05:So602 yrkande 4, 2004/05:T208 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T224, 2004/05:T238 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T272, 2004/05:T301, 2004/05:T314, 2004/05:T340, 2004/05:T372, 2004/05:T375, 2004/05:

T377 yrkandena 1 och 3, 2004/05:T397 yrkande 4, 2004/05:T398 yrkande 17, 2004/05:T399 yrkandena 3 och 4, 2004/05:T450, 2004/05:T462 yrkande 3, 2004/05:T465 yrkandena 8 och 15–18 samt 2004/05:T487.

### *Ställningstagande*

År 2003 fanns alkohol med i bilden i 29 % av alla dödsfall bland bilförare på de svenska vägarna. Situationen är oacceptabel och måste åtgärdas snarast.

För det första måste det finnas fler poliser på vägarna, för det andra är det tid att se över och skärpa lagstiftningen vad gäller brott som begås av alkohol- och narkotikapåverkade förare, så att straffen för trafikonykterhet står i överensstämmelse med allvaret i gärningen. För det tredje bör s.k. eftersupning straffbeläggas.

Vad gäller lagstiftning om obligatoriska alkoholåsar anser vi inte att detta är önskvärt. De klara fördelarna med alkoholåsar kan bättre realiserars genom att fordonsindustrin ges möjlighet att på frivillig väg utveckla nya tekniska lösningar samt genom att försäkringsbolagen anpassar sina premier så att installation av alkoholåsar uppmuntras. En frivillig installation av alkoholåsar i kollektiv- och yrkestrafik kan dessutom fungera som en konkurrensfördel för företag.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

#### **4. Hastigheter, punkt 3 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen bifaller motion 2003/04:T21 yrkande 9.

### *Ställningstagande*

Vi delar regeringens bedömning att hastighetsöverträdelser i dag utgör ett betydande trafiksäkerhetsproblem, inte minst eftersom dagens vägar är i alltför dåligt skick. Enligt vår bedömning är det dock ofta kontraproduktivt att ha för låga hastighetsgränser på vägavsnitt där standarden medger högre farter, bl.a. eftersom detta minskar bilisternas acceptans och respekt för hastighetsgränser generellt och på sikt även för andra trafikregler. Enligt vår uppfattning bör därför högsta tillåtna hastighet höjas där vägstandarderna så medger. Detta har skett i bl.a. Danmark, med positiva resultat.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 5. Övervakning och sanktioner, punkt 4 (m, kd)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T19 yrkandena 1–3, 2003/04:T21 yrkandena 4, 11 och 12 samt 2003/04:T23 yrkande 4 och avslår motion 2004/05:T398 yrkande 16.

### *Ställningstagande*

Trafikövervakning och sanktioner vid regelöverträdelser är effektiva verktyg för att förbättra trafikantbeteendet. Enligt vår bedömning kan dessa verktyg utnyttjas på ett bättre och effektivare sätt i trafiksäkerhetsarbetet. Antalet synliga poliser på vägarna måste öka samtidigt som bötesbeloppen höjs, allt i syfte att åstadkomma en bättre regelefterlevnad på våra vägar.

Angående automatisk kameraövervakning menar vi dock att denna har uppenbara brister. Eftersom sådan övervakning endast kan användas för att identifiera hastighetsöverträdelser och inte alla andra regelbrott är det ett trubbigt verktyg. Med fler poliser på vägarna och dessutom bättre vägar anser vi att behovet av sådan automatisk övervakning minskar.

Vi anser vidare att ett utökat ägaransvar vid hastighetsöverträdelser strider mot svensk rättstradition. Att detta är fallet har uppmärksammats i polisverksamhetsutredningens delbetänkande Mot ökad koncentration – förändring av polisens arbetsuppgifter (SOU 2001:87). Den straffskyldige vid hastighetsöverträdelser måste vara föraren, alla andra konstruktioner kan ge felaktiga eller otydliga signaler till vägtrafikanterna eftersom de antyder att ansvaret flyttas från föraren till ägaren av fordonet. Vi anser dessutom att ett förändrat ägaransvar kan leda till praktiska och rättsliga problem, exempelvis i sådana fall då den som lånat ett fordon i sin tur lånat ut det till en tredje part. Samma problem uppstår då ägaren lånat ut det till en grupp av personer och inte vet vem som framfört det vid den tidpunkt då hastighetsöverträdelsern begåtts.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 6. Infrastrukturen, punkt 5 (m, fp, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

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

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T21 yrkande 1, 2003/04:T23 yrkande 3, 2003/04:T442 yrkande 7, 2003/04:T454 yrkande 1, 2004/05:T398 yrkandena 3, 4, 6 och 15 samt 2004/05:T465 yrkande 2 och avslår motionerna 2003/04:T250 och 2003/04:T547.

### *Ställningstagande*

Vi har vid ett flertal tillfällen, bl.a. vid riksdagens behandling av Transportinfrastrukturen 2004–2015 (bet. 2003/04:TU10), uppmärksammat behovet av en höjd ambitionsnivå för åtgärder i väginfrastrukturen. En väl utbyggd väginfrastruktur av hög standard är en förutsättning för att Sverige skall kunna växa. I detta sammanhang vill vi uppmärksamma väginfrastrukturens betydelse för trafiksäkerheten.

Vägnätets standard är av avgörande betydelse för trafiksäkerheten. De farligaste vägsträckorna måste snarast rustas upp och byggas om. Ibland handlar det om mindre insatser, som att åtgärda sidoområden. I andra fall är upprustning till motorvägsstandard det enda sättet att åstadkomma en radikal förbättring av trafiksäkerheten, i dessa fall är regeringens tilltro till andra mindre åtgärder i trafikmiljön överdriven. Vi vill även betona betydelsen av att dessa åtgärder görs i nära samråd med lokala företrädare. De resurser som satsas på vägnätet är bl.a. av denna anledning klart otillräckliga. De urholkade anslagen för detta ändamål kommer att rasera förtroendet för nollvisionen.

Den undermåliga väginfrastrukturen påverkar alla, vi vill dock uppmärksamma att situationen längs våra vägar är särskilt bekymmersam för motorcyklister, eftersom det vid planeringen av åtgärder i infrastrukturen ofta bortses från denna trafikantgrupps förutsättningar. Skydd över vajrar och stolpar är exempel på åtgärder som skulle gagna dessa trafikanters trafiksäkerhet. För att effektivt förbättra trafikmiljön för motorcyklister kräver vi en konkret handlingsplan.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **7. Barn i trafiken, punkt 6 (m, fp, kd, c)**

av Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 6 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:Ub388 yrkande 18, 2003/04:T21 yrkandena 13 och 14, 2003/04:T417, 2003/04:T454 yrkandena 4 och 5, 2004/05:T214, 2004/05:T398 yrkandena 20 och 21 samt 2004/05:T465 yrkande 4 och avslår motionerna 2003/04:T294, 2003/04:T354, 2003/04:T509, 2004/05:T399 yrkande 1 i denna del och 2004/05:T422.

### *Ställningstagande*

Barnen är de som är mest utsatta i trafikmiljön, dels eftersom de är mer sårbara rent fysiskt, dels eftersom de har svårt att överblicka och förstå vad som händer i trafiken. Det är därför viktigt att beakta barnens perspektiv i planeringen av trafikmiljön, inte minst i barnens grannskap.

Vi vill särskilt uppmärksamma att uppskattningsvis 400 000 barn åker med någon typ av skolskjuts varje dag. Säkerheten och den psykosociala miljön under dessa transporter är därmed av avgörande betydelse. Mot denna bakgrund är det otillfredsställande att många skolbusschaufförer saknar utbildning anpassad för de särskilda krav som ställs i den aktuella miljön. Vidare är det inte acceptabelt att trafiksäkerheten vid färd till eller från skolan varierar mellan olika kommuner och att många kommuner varken ställer krav vid upphandling av skolbusstransporter eller gör en uppföljning av huruvida de krav som ställs verkligen uppfylls. Även barns säkerhet vid taxiresor måste förbättras bl.a. mot bakgrund av att taxibilar ofta saknar särskild skyddsutrustning för barn.

Riksdagen bör genom ett tillkännagivande anmoda regeringen att vidta åtgärder i enlighet med vad som här förordas.

## **8. Körkortsutbildningen, punkt 8 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller proposition 2003/04:160 punkterna 5 och 6 samt motionerna 2003/04:T21 yrkande 16, 2003/04:T245 och 2003/04:T454 yrkande 11 och avslår motionerna 2003/04:T22, 2003/04:T23 yrkande 5,

2003/04:T286 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T331, 2003/04:T381, 2003/04:T442 yrkande 6, 2003/04:T469 yrkande 3, 2004/05:Sk404 yrkande 3, 2004/05:T251, 2004/05:T343, 2004/05:T399 yrkande 1 i denna del, 2004/05:T418 yrkande 2, 2004/05:T442 och 2004/05:T465 yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Vi välkomnar regeringens förslag om att kravet på obrutet körkortsinnehav för privat handledare vid övningskörning sänks från fem till tre år. Det är ett steg i rätt riktning. Vi anser dock att ett år skulle räcka. Återkallelse av körkort är en administrativ åtgärd, inte ett straff, och bör som sådan inte vara ett hinder för uppsikt över övningskörning under så lång tid. Det är inte rimligt att bestraffa den som fått sitt körkort återkallat för den förseelse som ledde till återkallelsen genom att under tre års tid omöjliggöra uppsikt över övningskörning.

Riksdagen bör därför genom ett tillkännagivande begära att regeringen snarast skall återkomma med lagförslag i enlighet med vad som ovan anförts.

## **9. Körkortsutbildningen, punkt 8 (fp)**

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller proposition 2003/04:160 punkterna 5 och 6 samt motion 2004/05:T465 yrkande 7 och avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 16, 2003/04:T22, 2003/04:T23 yrkande 5, 2003/04:T245, 2003/04:T286 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T331, 2003/04:T381, 2003/04:T442 yrkande 6, 2003/04:T454 yrkande 11, 2003/04:T469 yrkande 3, 2004/05:Sk404 yrkande 3, 2004/05:T251, 2004/05:T343, 2004/05:T399 yrkande 1 i denna del, 2004/05:T418 yrkande 2 och 2004/05:T442.

### *Ställningstagande*

Vi välkomnar regeringens förslag om att riskfaktorer som alkohol- och droganvändning skall få större utrymme i körkortsutbildningen liksom att en gemensam utbildning för handledare och den övningskörande vid privat övningskörning införs. Även i den senare bör alkoholen som riskfaktor belysas.

Vi menar dock att regeringen går för långt i sin uppmjukning av reglerna om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning. Vid återkallande orsakat av rattfylleri bör fortsatt femårsregeln gälla. Även om detta kan leda till svårigheter för privat övningskörning av ungdomar vars föräldrar dömts för rattfylleribrott, menar vi att det är en viktig signal om hur allvarligt samhället ser på omdömesgillheten hos



en handledare som gjort sig skyldig till rattfylleri. Förslaget till lag om ändring i 5 kap. 6 och 7 §§ körkortslagen bör därför ändras i enlighet med detta. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **10. Körkortsutbildningen, punkt 8 (kd)**

av Johnny Gylling (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 8 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller proposition 2003/04:160 punkterna 5 och 6 samt motionerna 2003/04:T23 yrkande 5, 2004/05:T251 och 2004/05:T442 samt avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 16, 2003/04:T22, 2003/04:T245, 2003/04:T286 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T331, 2003/04:T381, 2003/04:T442 yrkande 6, 2003/04:T454 yrkande 11, 2003/04:T469 yrkande 3, 2004/05:Sk404 yrkande 3, 2004/05:T343, 2004/05:T399 yrkande 1 i denna del, 2004/05:T418 yrkande 2 och 2004/05:T465 yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Jag välkomnar att Kristdemokraternas krav på obligatorisk riskutbildning rörande alkohol och andra droger inom ramen för körkortsutbildningen hör-sammats och att regeringen presenterar förslag i denna riktning. Jag anser dock att denna riskutbildning kan utvecklas ytterligare. Den bör bl.a. inkludera möten med människor som drabbats av svåra traumatiska upplevelser genom att de förlorat nära anhöriga eller själva blivit svårt skadade av en rattfyllerist. Denna metod, kallad Victim Impact Panel (VIP), har använts under tio år över hela USA och resultaten är mycket goda.

Vidare ser jag det som högst otillfredsställande att regeringen ännu inte gått vidare med det förslag till helt ny körkortsutbildning som Vägverket arbetat fram, vilket bl.a. rymmer fler obligatoriska övningsmoment samt repetitionsutbildningar. Trafikutskottet har vid ett antal tillfällen förutsatt detta och andra förslag till en förbättrad körkortsutbildning övervägs inom ramen för det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet, en uppmaning som regeringen har ignorerat. Jag anser mot denna bakgrund att ett tillkännagivande bör riktas till regeringen, i vilket förslag efterfrågas med anledning av Vägverkets utredningsarbete om ny körkortsutbildning. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **11. Återkallelse av körkort, punkt 10 (fp)**

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 10 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:Ju479 yrkande 27, 2004/05:Ju293 yrkande 17, 2004/05:T377 yrkande 2 och 2004/05:T465 yrkande 19 och avslår motionerna 2003/04:T273 yrkandena 1 och 2, 2003/04:T318, 2003/04:T360, 2003/04:T368, 2003/04:T369, 2003/04:T410, 2004/05:T207, 2004/05:T397 yrkande 6, 2004/05:T404 och 2004/05:T447.

### *Ställningstagande*

I Vägverkets rapport Alkolås som alternativ till körkortsåterkallelse. En attitydundersökning bland läkare framgår att läkare, trots skyldighet enligt lag, mycket sällan anmäler personer med alkoholproblem till länsstyrelsen. Endast 1 av 1 000 patienter anmäls. Regeringen måste via sina myndigheter se till att fler alkoholberoende personer anmäls till länsstyrelsen, enligt gällande lagar.

För att förhindra att personer med alkoholdiagnos begår rattfylleribrott bör villkorlig körkortsåterkallelse utvidgas så att personer vars körkort återkallas på grund av alkoholberoende kan ingå i försöksverksamheten med alkolås i personbilar. Detta skulle säkerligen leda till en större benägenhet hos läkarna att anmäla patienter till länsstyrelsen om de visste att de fick hjälp mot sitt beroende och tvingades använda alkolås.

Det bör vara möjligt att punktmarkera män som bryter mot besöksförbud genom att snabbare och oftare återkalla körkortet för gärningsmän som begår brott mot nära anhöriga. I dag återkallas körkortet endast vid fullbordade och grova våldsbrott.

Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **12. Moped och motorcykel, punkt 14 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T21 yrkande 15, 2003/04:T454 yrkandena 6, 9 och 10 samt 2004/05:T463 yrkande 2 och avslår motionerna 2003/04:T206, 2003/04:T273 yrkande 3, 2003/04:T290, 2003/04:T442 yrkandena 8–11, 2003/04:T503, 2003/04:T557, 2003/04:T564 yrkande 19, 2004/05:T221, 2004/05:T266 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T378,

2004/05:T397 yrkandena 1–3, 2004/05:T398 yrkandena 8–11, 13 och 14, 2004/05:T408 yrkandena 1–4, 2004/05:T418 yrkande 1, 2004/05:T465 yrkandena 5 och 6 samt 2004/05:T498 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Antalet mopedolyckor ökar. Antalet svårt skadade och döda i mopedolyckor under 2002 uppgick till nästan 300. Orsaken tros delvis vara att mer än hälften av mopederna är trimmade och att över 30 % av mopederna går så fort som 70 kilometer per timme. Bristande hjälmanvändning spelar också stor roll för olycksstatistiken. I dödsolyckorna med förare under 17 år var mellan 70 och 90 % av mopederna trimmade. Det är angeläget att regeringen snarast utreder hur olycksfrekvensen och hastigheterna med EU-mopederna kan minskas samt orsaken till att gällande lagstiftning inte följs och hur detta kan åtgärdas. I syfte att minska antalet olyckor måste kraftfulla åtgärder vidtas.

Systemet med två olika klassificeringar av mopeder bör slopas. Att ha två klasser för mopeder är inte relevant med dagens försäljning av mopeder, då en mycket stor andel mopeder som säljs är klass I-mopeder. Eftersom mopeder i klass I och klass II ofta är identiska till utseendet blir de svåra att kontrollera. Det försvårar även identifieringen av stulna mopeder, vilket har blivit ett allt större problem för försäkringsbolagen.

Oavsett om man vill börja köra en klass I- eller klass II-moped bör det finnas krav på att man har genomgått en grundutbildning i likhet med dagens utbildningar för klass I-mopeder. För att inte skapa ett administrativt kaos för alla som i dag kör moped men inte har förarbevis, mestadels äldre förare, bör det övervägas att i samband med en ändring sätta en gräns som t.ex. skulle kunna innebära att personer födda före 1988 inte behöver förarbevis.

Slutligen anser vi att reglerna som gäller för förarbevis tydligare måste kopplas till de regler som gäller för körkortsinnehav. Ifall det inte införs en möjlighet att dra in förarbevisen undergrävs trovärdigheten för trafiksäkerhetsarbetet. Vi förutsätter att regeringen återkommer med sin bedömning i denna fråga inom kort. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **13. Moped och motorcykel, punkt 14 (fp)**

av Erling Bager (fp) och Runar Patriksson (fp).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motion 2004/05:T465 yrkandena 5 och 6 samt avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 15, 2003/04:T206, 2003/04:T273 yrkande 3, 2003/04:T290, 2003/04:T442 yrkandena 8–11, 2003/04:T454 yrkandena 6, 9 och 10, 2003/04:T503, 2003/04:T557, 2003/04:T564 yrkande 19,

2004/05:T221, 2004/05:T266 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T378, 2004/05:T397 yrkandena 1–3, 2004/05:T398 yrkandena 8–11, 13 och 14, 2004/05:T408 yrkandena 1–4, 2004/05:T418 yrkande 1, 2004/05:T463 yrkande 2 och 2004/05:T498 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Moped är ett viktigt transportmedel för ungdomar i trafiken, både till och från skolan och på fritiden. Tyvärr är mopedförare väldigt sårbara i trafiken, de senaste åren har vi sett en starkt oroväckande trend mot allt fler döda och skadade. Under åren 1998–2002 dödades 55 mopedister i trafiken, 29 av dem var mellan 7 och 19 år.

Ett stort och vanligt förekommande problem är trimning av mopeder. En nödvändig åtgärd för att minska antalet olyckor är därför att på alla sätt motverka detta beteende. Mot bakgrund av att var fjärde mopedhandlare enligt uppgifter trimmar mopeder eller hjälper kunden att få mopeden att gå fortare än tillåten hastighet måste detta förfarande förbjudas i lag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **14. Moped och motorcykel, punkt 14 (kd)**

av Johnny Gylling (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T442 yrkandena 8–11 och 2004/05:T418 yrkande 1 och avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 15, 2003/04:T206, 2003/04:T273 yrkande 3, 2003/04:T290, 2003/04:T454 yrkandena 6, 9 och 10, 2003/04:T503, 2003/04:T557, 2003/04:T564 yrkande 19, 2004/05:T221, 2004/05:T266 yrkandena 1 och 2, 2004/05:T378, 2004/05:T397 yrkandena 1–3, 2004/05:T398 yrkandena 8–11, 13 och 14, 2004/05:T408 yrkandena 1–4, 2004/05:T463 yrkande 2, 2004/05:T465 yrkandena 5 och 6 samt 2004/05:T498 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

Med anledning av de senaste årens trafikskadeutveckling anser jag att en översyn av regelverket, utbildningen och behörigheterna för moped klass I och klass II är nödvändig. I dag är kraven på moped klass I lägre än kraven på moped klass II, både vad gäller föraren och fordonet. Jag anser inte att detta är berättigat utifrån ett trafiksäkerhetsperspektiv.

Jag anser att de utbildningskrav som ställs på en förare av moped klass I även borde gälla för förare av moped klass II. Jag anser även att alla mopeder, såväl klass I som klass II, borde registreras, i syfte att underlätta kontrollen av mopeder i trafiken och förbättra möjligheten att t.ex. förhindra bruket av mopeder klass I på cykelbanor.

Då dessa skärpningar genomförts kommer det att bli möjligt att tillåta framförande av moped utan negativa konsekvenser för trafiksäkerheten. Detta i sin tur innebär att ytterligare ett problem åtgärdas, nämligen det att de som i dag fyller 15 år sent under året lätt kommer utanför den gemenskap som skapats genom att man inte ges rätt att förflytta sig under likvärdiga förhållanden som klasskamrater eller andra i samma årskull. En förändring av åldersgränsen för framförande av moped till det år under vilket man fyller 15 år skulle dessutom minska lagstridigt medåkande och öka rättsmedvetenheten, eftersom dagens åldersgräns har låg acceptans i dagens samhälle. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **15. Moped och motorcykel, punkt 14 (c)**

av Sven Bergström (c).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 14 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T564 yrkande 19, 2004/05:T266 yrkande 1 och 2004/05:T398 yrkandena 8–11, 13 och 14 samt avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 15, 2003/04:T206, 2003/04:T273 yrkande 3, 2003/04:T290, 2003/04:T442 yrkandena 8–11, 2003/04:T454 yrkandena 6, 9 och 10, 2003/04:T503, 2003/04:T557, 2004/05:T221, 2004/05:T266 yrkande 2, 2004/05:T378, 2004/05:T397 yrkandena 1–3, 2004/05:T408 yrkandena 1–4, 2004/05:T418 yrkande 1, 2004/05:T463 yrkande 2, 2004/05:T465 yrkandena 5 och 6 samt 2004/05:T498 yrkande 2.

### *Ställningstagande*

På senare år har mopeden blivit allt populärare. Tyvärr har detta inneburit att många svåra olyckor inträffat. Mellan åren 1998 och 2002 har 54 mopedister omkommit och mer än 1 000 skadats svårt. Risken att skadas svårt när man åker moped är hela 180 gånger större jämfört med att åka buss. Det krävs krafttag för att vända denna utveckling.

För det första anser jag att dagens klassindelning av mopeder i klass I och klass II har blivit alltmer konstlad. Det borde bara finnas en klass och kraven på att inneha förarbevis borde gälla alla mopedförare. Utbildning för sådana förarbevis bör kunna erbjudas av landets trafiksäkerhetsorganisationer, gärna i samverkan med skolan.

För det andra anser jag att det måste bli möjligt att återkalla förarbeviset om mopedisten missköter sig på samma sätt som ett körkort återkallas då föraren brutit mot gällande bestämmelser.

För det tredje menar jag att alla mopeder skall registreras och få nummerskyltar.

För det fjärde kräver jag att det enligt lag blir förbjudet att medverka till trimning av mopeder.

Jag vill även uppmärksamma att användningen av s.k. sportmotorcyklar på senare tid kommit att bli ett växande problem med mycket höga farter och många dödsolyckor som följd. De allra flesta motorcyklister är goda och ansvarsfulla trafikanter, och SMC, Sveriges Motorcyklisters Centralorganisation, gör ett gott jobb för att främja en god motorcykelkultur. Åtgärder för att bryta utvecklingen av antalet olyckor måste dock vidtas, bl.a. i samråd med SMC. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **16. Cykel, punkt 15 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T21 yrkande 5 och 2003/04:T454 yrkande 7 och avslår motionerna 2003/04:T23 yrkande 6, 2003/04:T356, 2003/04:T415, 2004/05:T247 och 2004/05:T398 yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Varje år skadas många cyklister till följd av att de inte använder cykelhjälm. Det är därför viktigt att fler använder hjälm. I syfte att öka hjälmanvändandet har regeringen infört en bestämmelse i trafikförordningen som gör detta obligatoriskt för barn upp t.o.m. 14 års ålder, fr.o.m. den 1 januari 2005.

Vi anser att det är ett slag i luften att vidta en sådan åtgärd mot den grupp som redan i dag använder cykelhjälm i störst utsträckning. Vi anser vidare att lagstiftning inte bör inriktas på särskilda åldersgrupper eftersom detta inte är i överensstämmelse med den grundsyn som måste prägla trafiksäkerhetsarbetet, nämligen att alla tar sitt ansvar. Acceptansen för en sådan diskriminerande lagstiftning kan dessutom befaras bli låg. Det är väl känt att barn vill göra som sina föräldrar gör, och inte som de blir tillsagda. Det är dessutom märkligt att införa en lag som i praktiken inte kommer att kompletteras med sanktionsmöjligheter, eftersom barn under 15 år inte är straffskyldiga.

Vi anser att det är upp till föräldrarna att, helst genom att föregå med gott exempel, se till att barnen bär cykelhjälm. Detta är något som människor kan och bör ta ansvar för själva, utan att staten lägger sig i genom att lagstifta inom området.

Vi vill även uppmärksamma en fråga av mer principiell natur. Det är otillfredsställande att regeringen kan undvika riksdagsbehandling genom att föreskriva hjälmvång för barn genom förordning i stället för att riksdagen

stiftar lag. Detta har kunnat ske genom att riksdagen delegerat vittgående befogenheter genom trafikförordningen till regeringen. Viktiga trafiksäkerhetsfrågor såsom cykelhjälmstvång borde beredas grundligt av riksdagen. Därtill bör övervägas huruvida riksdagen skall delegera så stor beslutsmakt till regeringen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **17. Cykel, punkt 15 (kd)**

av Johnny Gylling (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 15 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motion 2003/04:T23 yrkande 6 och avslår motionerna 2003/04:T21 yrkande 5, 2003/04:T356, 2003/04:T415, 2003/04:T454 yrkande 7, 2004/05:T247 och 2004/05:T398 yrkande 7.

### *Ställningstagande*

Regeringen införde den 6 maj 2004 en bestämmelse i trafikförordningen som innebär att barn upp t.o.m. 14 års ålder fr.o.m. den 1 januari 2005 skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel (SFS 2004:296).

Som anförs i föreliggande proposition slutar många barn att använda cykelhjälm i samband med tonårstiden. Denna process är värd att motarbeta. Med tanke på att regeringen konstaterar att barn behöver de vuxnas stöd för att kunna bedöma riskerna med att cykla utan hjälm, är den rimligaste åldersgränsen i detta sammanhang myndighetsåldern.

Jag anser därför att den övre åldersgräns som införs för skyldighet att använda hjälm vid cykling bör vara 18 år, då barnet blir myndigt. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## **18. Mobiltelefoni i trafiken, punkt 17 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 17 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motion 2003/04:T21 yrkande 10 och avslår motionerna 2003/04:T238, 2003/04:T398 yrkandena 1–3, 2003/04:T400, 2004/05:T275, 2004/05:T364, 2004/05:T412 och 2004/05:T501.

### *Ställningstagande*

En svensk undersökning i simulator visade att bilisterna vid samtal i mobiltelefon fick längre reaktionstider vid en plötslig, oväntad händelse och att de inte höll lika stadig kurs. Riskerna med biltelefon ökar om man inte har *handsfree*.

Vi är förvånade över att Vägverket inte har någon synpunkt på trafikfaran med mobiltelefoni, vilket ter sig något underligt då myndigheterna i flera andra länder kommit till andra slutsatser. Mot bakgrund av att flera länder infört förbud mot samtal under färd i mobiltelefoner utan *handsfree* borde verket upplysa bilförare om farorna och att de bör undvika samtal under färd. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

### **19. Trafikbestämmelser m.m., punkt 18 (m)**

av Elizabeth Nyström (m), Jan-Evert Rådström (m) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T289 och 2003/04:T327 samt avslår motionerna 2003/04:T23 yrkande 7, 2003/04:T240, 2003/04:T336, 2003/04:T357, 2003/04:T551 och 2004/05:T406.

### *Ställningstagande*

För att få trafiken att flyta bättre är det på vissa håll i världen, exempelvis i flera delstater i USA, tillåtet att svänga höger mot rött ljus sedan man förvissat sig om att det inte finns några bilar eller gångtrafikanter i vägen.

Sedan cirkulationsplatser blivit allt vanligare trafiklösningar har biltrafikanterna lärt sig att vara uppmärksamma i samband med rondellkörning. Cirkulationsplatser får även trafiken att flyta jämnare med mindre miljöstörningar till följd. Tyvärr går det inte att lösa alla korsningsproblem med cirkulationsplatser. Framför allt gäller det i korsningar med både gång- och biltrafik. Ljusreglerade korsningar med gångtrafik är dock inte heller ideala vid högersväng. I de allra flesta fyrvägskorsningar sammanfaller grönt ljus för gångtrafikanter och högersvängande bilar. Allvarliga situationer kan uppstå om inte bilisten är uppmärksam på att även gångtrafikanterna har grönt ljus.

Av denna anledning anser vi att det vore rimligt att vägtrafikkungörelsen ändras så att det blir möjligt att svänga höger vid rödljus. Riksdagen bör därför genom ett tillkännagivande anmoda regeringen att vidta åtgärder i enlighet med vad som här förordas.



## 20. Trafikbestämmelser m.m., punkt 18 (kd)

av Johnny Gylling (kd).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Jag anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 18 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motion 2003/04:T23 yrkande 7 och avslår motionerna 2003/04:T240, 2003/04:T289, 2003/04:T327, 2003/04:T336, 2003/04:T357, 2003/04:T551 och 2004/05:T406.

### *Ställningstagande*

I dag är illegal tävlingskörning på allmän väg, s.k. *streetracing*, ett växande problem. Inte sällan slutar tävlingarna i svåra olyckor, även med dödlig utgång.

Lösningen på problemet är inte förbud. Det är redan förbjudet att tävla på allmän väg eller framkalla fara för trafikanter på olika sätt. I stället bör staten, kommuner och myndigheter hjälpas åt att ge ungdomarna ett alternativ. Göteborg startade 2002 fenomenet Blackrace, vilket definieras ”körning på upplåten sträcka utan vinnarindikering”. Det sker genom samverkan mellan kommun, polis och bilsportsorganisationer samt inte minst med engagerade ungdomar. Blackrace har visat sig vara ett lyckat koncept och sprids nu ut över landet.

Polisen har överlag, både från Rikspolisstyrelsens sida och regionalt, visat en generös inställning och samarbetat väl med övriga aktörer. Vägverket har på ledningsnivå stöttat arbetet med att motverka illegal *streetracing*. På lokal och regional nivå är det svårare att få stöd ibland. Vägverkets policy tillåter inte att statliga vägar avstängs för körningar av detta slag, vilket skulle underlättat. Det är viktigt att samhället i form av regeringen, polis, Vägverket, Kommunförbundet m.fl. slår vakt om ungdomarnas engagemang och underlättar för legala körningar under säkra former. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## 21. Djur i trafiken, punkt 19 (m, kd, c)

av Elizabeth Nyström (m), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Sven Bergström (c) och Björn Hamilton (m).

### *Förslag till riksdagsbeslut*

Vi anser att förslaget till riksdagsbeslut under punkt 19 borde ha följande lydelse:

Riksdagen bifaller motionerna 2003/04:T376 och 2003/04:T390 yrkandena 1 och 2 samt avslår motion 2003/04:T388.

### *Ställningstagande*

I Sverige sker årligen en mycket stor mängd trafikolyckor. Att ett skadat djur skall tas om hand och avlivas så snabbt som möjligt är för de flesta människor en självklarhet, att någon har ansvaret likaså. Vad som däremot inte är lika känt är att denne någon förväntas ha dygnet-runt-jour utan ersättning. I dag kontaktar polisen närmaste lämplige jägare via ett ideellt uppbyggt nätverk av kontaktpersoner som i sin tur ombesörjer att det praktiska arbetet blir utfört. Ingen ersättning utgår trots att detta arbete sker dygnet runt, året runt. Även om det skadade eller döda viltet tillfaller markägaren enligt svensk lag är ofta trafikdöda djur så pass illa tilltygade att köttet inte går att använda.

Vi kräver att ersättning skall utgå för detta arbete. En lösning är att Vägverket får kostnadsansvaret för att ersätta eftersöksekipagen när viltolyckor inträffar på vårt vägnät. I de fall Vägverket har avstått från viltstängsel blir det i stället så att Vägverket får stå för de kostnader som uppkommer i samband med eftersök av vilt. Denna koppling blir en naturlig del i att värdera trafiksäkerhet, viltstängselkostnader och eftersök i ett sammanhang. Ett annat alternativ är att bilförsäkringen, efter det att polis bedömt att eftersök fordras, får täcka kostnaderna för eftersök av vilt. Denna lösning kan motiveras utifrån att skuldbördan vid viltolyckor rimligtvis måste hänvisas till fordonsföraren. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

## Särskilda yttranden

### 1. **Typgodkännande och viss fordonsutrustning, punkt 13 (m, fp, kd)**

Elizabeth Nyström (m), Erling Bager (fp), Johnny Gylling (kd), Jan-Evert Rådström (m), Runar Patriksson (fp) och Björn Hamilton (m) anför:

Med anledning av vad utskottet uttalat om kompatibilitet mellan fordon och fordonsvikter anser vi att det finns anledning att uppmärksamma ett par frågeställningar.

Inledningsvis vill vi betona att de som använder sig av bil i Sverige inte är eller kan behandlas som en homogen grupp. För vissa är bilen ett oundgängligt verktyg i arbetet. För andra är bilen det enda sättet att ta sig till och från aktiviteter och därmed skapa sig en meningsfull fritid. Beroende på vilken funktion fordonet har för var och en ställs olika krav på det. I vissa fall är det nödvändigt med ett tyngre fordon; i andra fall räcker det med ett mindre. Mot denna bakgrund anser vi att trafiksäkerhetsarbetet med avseende på fordon inte får reduceras till en förenklad diskussion om fordonsvikter.

Vidare vill vi uppmärksamma att åtgärder i syfte att göra fordon trafiksäkrare i många fall kan leda till tyngre fordon. Även detta faktum talar för att diskussionen om trafiksäkerhet och fordonsvikter bör vara mer nyanserad än vad som framgår av utskottets ställningstagande.

### 2. **Cykel, punkt 15 (c, mp)**

Claes Roxbergh (mp), Sven Bergström (c) och Mikael Johansson (mp) anför:

Cykeln är i många situationer ett oslagbart transportmedel, inte minst ur ett miljö- och hälsoperspektiv. Tyvärr drabbas även detta transportslag av ett stort antal olyckor varje år. Då cykelhjälm kan förhindra eller minska skadorna av dessa olyckor kan vi inte nog betona vikten av att använda cykelhjälm. Vi anser dock inte att lagstiftning nödvändigtvis är det bästa sättet att få fler att använda hjälm. Detta är något som människor kan och bör ta ansvar för själva, utan att staten lägger sig i. Såvitt gäller frågan om barns användande av cykelhjälm anser vi att det är upp till föräldrarna att, helst genom att föregå med gott exempel, se till att barnen bär cykelhjälm.

Mot bakgrund av att regeringen kan besluta i en så viktig fråga som cykelhjälmstvånget, anser vi även att en diskussion kring regeringens mandat att fatta beslut inom trafikområdet kan motiveras. Enligt dagens delegering av beslutsmakten har angetts att regeringen exempelvis rent teoretiskt kan besluta att vi skall återgå till vänstertrafik, utan att rådfråga riksdagen i denna fråga. Det är möjligt att riksdagen har delegerat för stora maktbefogenheter.

BILAGA 1

## Förteckning över behandlade förslag

### Propositionen

*Proposition 2003/04:160 Fortsatt arbete för en säker vägtrafik:*

1. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om vägtransportledare.
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.
5. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i körkortslagen (1998:488).
6. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1998:493) om trafikskolor.
7. Riksdagen godkänner vad regeringens föreslår om inriktningen av det fortsatta trafiksäkerhetsarbetet enligt vad som framgår av avsnitten 5.1 och 5.2.

### Följdmotioner

*2003/04:T19 av Jeppe Johnsson (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att den fortsatta utbyggnaden av fartkameror stoppas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ägaransvar för trafikbrott inte införs.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att det finns tillräckligt antal poliser för trafikövervakning och övrig brottsbekämpning.

*2003/04:T20 av Tomas Eneroth (s):*

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

*2003/04:T21 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om vägnätets dåliga kvalitet och dess betydelse för  
trafiksäkerheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att trafiksäkerhetspolitiken skall utgå från individens  
ansvar.
4. Riksdagen begär att regeringen bör överväga hur penningbotsbelop-  
pen kan anpassas till den förändring av penningvärdet som skett  
sedan 1992.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om cykelhjälmstvänet.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om bekämpningen av rattonykterhet.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att straffbelägga s.k. eftersupning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om alkohol.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att höja högsta tillåtna hastighet där vägstandarden  
så medger.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att upplysa bilförare om farorna kring mobilsamtal  
under färd.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om automatisk trafiksäkerhetskontroll.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om ägaransvar vid hastighetsöverträdelse.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om trafikundervisning i skolan.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om säkrare skolbusstransporter.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om reglerna för förarbevis för moped klass I och II.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om krav på körkortsinnehav för övningskörningshandle-  
dare.

*2003/04:T22 av Erling Bager m.fl. (fp):*

Riksdagen beslutar med ändring av förslag till lag om ändring i körkorts-  
lagen (1998:488) att 4 kap. 6—7 §§ skall ha följande lydelse.

## 6 §

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

1. fyllt 21 år,
2. har körkort för fordon av det slag körningen avser och
3. under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett sådant körkort.

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

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller
2. 5 kap. 3 § 2-4, om den sammanlagda spärrtid som under de senaste tre åren har bestämts enligt 5 kap. 6 § överstiger tre månader,

eller av den vars körkort under de senaste fem åren har varit återkallat för rattfylleri.

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

7 §

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

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

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

*2003/04:T23 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen skall verka inom EU för en gemensam tidsplan för introducerande av alkoholås i alla bilar.
2. Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att utreda möjligheterna att införa krav på alkoholås i alla nya bilar senast 2010.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten ur trafiksäkerhetssynpunkt av en utökad planeringsram för investeringar i nationella stamvägar under perioden 2004—2015.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ansvaret vid hastighetsöverträdelser fortsatt skall vara förarens och inte i vissa situationer fordonsägarens.

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beredningen av Vägverkets förslag om en ny körkortsutbildning.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att bestämmelsen i trafikförordningen att barn skall använda hjälm när de färdas på tvåhjulig cykel bör gälla barn upp t. o.m. 17 års ålder.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärder för att motverka illegal s.k. streetracing.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2003

*2003/04:Ju479 av Johan Pehrson m.fl. (fp):*

27. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att dra in körkortet för gärningsmannen vid överträdelse av besöksförbud.

*2003/04:So645 av Agneta Lundberg m.fl. (s, fp, kd, v, c, mp):*

11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om alkohol och trafik.

*2003/04:Ub388 av Ulf Nilsson m.fl. (fp):*

18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att säkerhetsbälten och alkolås i skolskjutsar skall vara obligatoriska.

*2003/04:T201 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utländska körkorts giltighet i Sverige.

*2003/04:T204 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av alkolås.

*2003/04:T206 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ny åldersgräns införs för att få köra moped.

*2003/04:T223 av Bertil Kjellberg och Ulf Sjösten (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkohollås på motorfordon från 2006.

*2003/04:T238 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett obligatoriskt krav på handsfree vid användande av mobiltelefon under bilkörning.

*2003/04:T239 av Carl-Axel Johansson (m):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lag som möjliggör alkoholås i motorfordonen generellt.

*2003/04:T240 av Carl-Axel Johansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om uppföljning och översyn av nu gällande lag vid övergångsställen.

*2003/04:T245 av Ulla Löfgren och Jeppe Johnsson (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kraven på körkortsinnehavare som skall ha uppsikt över övningskörning.

*2003/04:T248 av Anders Larsson (c):*

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om ändrade regler för genomförande och godkännande av körkortsprov.

*2003/04:T250 av Yvonne Andersson (kd):*

Riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning om hur pausplatser vid motorväg kan minska antalet dödsolyckor i trafiken.

*2003/04:T256 av Birgitta Sellén och Lena Ek (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda hur man kan förbättra trafiksäkerheten för synskadade.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att lagfästa den vita kappan som trafikmärke.

*2003/04:T264 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av att utreda synskadades situation i trafiken innan Vägverkets planer på att ta bort tusentals övergångsställen förverkligas.

*2003/04:T273 av Lars Wegedal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att genomföra en uppföljning av läkarnas anmälnings-skyldighet enligt körkortslagen vad gäller medicinskt olämpliga förare.



2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utvärdera omfattningen och efterlevnaden av muntliga och ofrivilliga överenskommelser mellan läkare och patient om att avhålla sig från att framföra körkortsbelagt fordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa regler om att även förarbevis kan återkallas om innehavaren gör sig skyldig till trafikbrott.

*2003/04:T286 av Lennart Kollmats (fp):*

1. Riksdagen begär att regeringen ser över kraven på körkort för minibussar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om halkkörningskrav för körkort för tunga fordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkohol för förare som döms för rattonykterhet.

*2003/04:T289 av Ulla Löfgren och Anita Sidén (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om högersväng vid rödljus.

*2003/04:T290 av Anita Sidén och Ulla Löfgren (båda m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ändra åldersgränsen för moped.

*2003/04:T294 av Yvonne Ångström (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att frågan om anslag till Nationalföreningen för Trafiksäkerhetens Främjande (NTF) för återupprättande av Barnens Trafikklubb snarast utreds.

*2003/04:T302 av Christina Axelsson och Eva Arvidsson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av ökad forskning om tekniken för alkohol så att de anpassas bättre till kvinnor och medger handsfree-möjligheter.

*2003/04:T308 av Kerstin Kristiansson Karlstedt och Agneta Lundberg (båda s):*

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

*2003/04:T315 av Sven Bergström och Annika Qarlsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjligheter för andra än Vägverket att genomföra körkortsprov.

*2003/04:T318 av Karin Thorborg m.fl. (v):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utredning avseende äldre bilförare och hälsa.

*2003/04:T327 av Patrik Norinder (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att svänga höger i gatukorsning mot rött ljus.

*2003/04:T331 av Carina Hägg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en ny tidsgräns på två år vad gäller återkallande av körkort för handeldare vid privat övningskörning.

*2003/04:T332 av Carina Hägg (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla bilar i Sverige skall ha installerat alkolås senast år 2015.

*2003/04:T336 av Hillevi Larsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att regeringen bör överväga att bestraffa brott mot väjningsplikten hårdare och att information om detta skall nå alla körkortshavare.

*2003/04:T354 av Marina Pettersson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om en ändrad lagstiftning för bussfickor vid vägrenen och omkörningsförbud av skolskjutsar.

*2003/04:T356 av Marina Pettersson (s):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag om en lag om cykelhjälm i enlighet med vad som anförs i motionen.

*2003/04:T357 av Lars Lilja och Carin Lundberg (båda s):*

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

*2003/04:T358 av Lars Lilja och Karl Gustav Abramsson (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trepunktsbälten i alla nya bilar.

*2003/04:T360 av Susanne Eberstein och Agneta Lundberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om läkarintyg för äldre bilförare.

*2003/04:T364 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkoholås i skolskjutsar och i bilar som transporterar farligt gods.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att nya bilar skall utrustas med alkoholås.

*2003/04:T368 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

Riksdagen begär att regeringen utreder behov och möjlighet att införa hälsokontroller för äldre som innehar körkort.

*2003/04:T369 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om långa handläggningstider vid körkortsingripanden.

*2003/04:T376 av Bengt-Anders Johansson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kostnadsansvaret för eftersök av vilt efter kollision med vilt skall täckas av fordonets bilförsäkring.

*2003/04:T381 av Ann-Marie Fagerström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om dubbelkommando vid privat övningskörning.

*2003/04:T382 av Ann-Marie Fagerström och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):*

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

*2003/04:T383 av Lilian Virgin och Christer Engelhardt (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att länsstyrelsens hantering av körkortsärenden bör överföras till Vägverket och lokaliseras till några platser i landet och att Gotland bör vara en av platserna.

*2003/04:T388 av Marietta de Pourbaix-Lundin (m):*

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

*2003/04:T390 av Jan-Evert Rådström och Ulla Löfgren (båda m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ersättning för de faktiska kostnader som uppstår vid eftersök vid viltolyckor.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Vägverket skall stå för denna kostnad.

*2003/04:T398 av Karin Thorborg m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en informationsplan om riskerna för mobiltelefonanvändning i samband med bilkörning utarbetas.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att även mobiltelefonerande skall undersökas i trafiko-lycksutredningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att det bör utredas om telefonsamtal under körning skall kunna identifieras rättsligt och kunna bedömas som en vårdslös handling i trafiken.

*2003/04:T400 av Inger Segelström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa handsfree.

*2003/04:T409 av Barbro Hietala Nordlund m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk användning av befintliga säkerhetsbälten i bussar.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om bältssäkrade bussar för skolskjutsar och i långfärds-  
trafiken.

*2003/04:T410 av Åsa Lindestam (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om synkontroll vid körkort.

*2003/04:T415 av Viviann Gerdin (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en cykelhjälmslag för alla upp till 16 år.

*2003/04:T417 av Ragnwi Marcelind (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att skyndsamt vidta åtgärder för att skapa trafiksäkerhet och acceptabel psykosocial miljö i övrigt för barn och ungdomar vid färd till och från skolan.

*2003/04:T424 av Nikos Papadopoulos och Joe Frans (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om märkning av bilar som körs av nyblivna körkortsinnehavare.

*2003/04:T426 av Anita Brodén och Annika Qarlsson (fp, c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om tydligare krav på trafikanterna och kännbara påföljder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om högre krav i fordonsförordningen för typgodkännande av fordon.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en kontinuerlig kommunal utvärdering av nollvisionsarbetet.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en utvärdering och revidering av nollvisionen.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om krafttag för att tydliggöra genomförandet av nollvisionsarbetet.

*2003/04:T440 av Henrik S Järrel (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om behovet av en korrigerig av körkorts- och skattelagstiftningen.

*2003/04:T442 av Mikael Oscarsson m.fl. (kd):*

2. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag om en permanent lagstiftning om villkorlig körkortsåterkallelse med krav på användande av alkoholås.
3. Riksdagen begär att regeringen utreder ett obligatoriskt villkor för körkortshavare som återfår körkortet efter rattfylleribrott att under en övergångsperiod inte köra andra körkortspliktiga fordon än sådana som är utrustade med alkoholås.
5. Riksdagen begär att regeringen låter utreda huruvida det är möjligt att med nuvarande lagstiftning ålägga rattfylleridömda att delta i behandling innehållande konfrontation med trafikoffrer och, om det visar sig erfordrerligt, återkomma till riksdagen med förslag till lagstiftning.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utvidgad utbildning i alkohol- och drogfrågor i körkortsutbildningen.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en handlingsplan för bättre trafikmiljö för motorcyklister.
8. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagstiftning om förarbevis för moped klass II.
9. Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till lagstiftning som innebär att framförande av moped görs tillåtet fr.o.m. det år man fyller 15 år.

10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om registrering av mopeder klass II.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att utbildningen för förarbevis för moped bör tillåtas  
på allmän väg.
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en översyn av regelverket gällande körkort utfär-  
dade i länder utanför EU/EES.

*2003/04:T454 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om vägnätets dåliga kvalitet och dess betydelse för  
trafiksäkerheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om alkohol som konkurrensmedel.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om upphandlingsinstrumentets betydelse för säkerheten i  
skolskjutsverksamheten.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om utbildning av skolskjutschaufförer.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en översyn av hur antalet mopedolyckor kan minskas.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om cykelhjälmansvändningen.
9. Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag med anled-  
ning av tillkännagivandet om återkallande av förarbevis.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om reglerna för förarbevis för moped klass I och II.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om behovet av en ökad trafikskoleundervisning om  
alkohol och bilkörning.

*2003/04:T468 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om krav på alkohol i yrkestrafiken.

*2003/04:T469 av Birgitta Carlsson och Rigmor Stenmark (båda c):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om översyn av teoriprovet.

*2003/04:T471 av Barbro Feltzing (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om forskning för behandling av whiplashskador.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning.

*2003/04:T478 av Christer Winbäck (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införandet av alkoholås i bilar som köps eller leasas för offentliga sektorn.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkoholås i bilar som används av rattfyllerlidömda.

*2003/04:T503 av Per-Olof Svensson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mopeder och trafiksäkerhet.

*2003/04:T509 av Kenneth G Forslund (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om krav på säkerhetsbälten i skolbussar.

*2003/04:T514 av Lars Lilja och Sören Wibe (båda s):*

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

*2003/04:T527 av Birgitta Ahlqvist och Lars U Granberg (båda s):*

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

*2003/04:T535 av Birgitta Ahlqvist och Lars U Granberg (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om synskadades rätt till säker trafikmiljö.

*2003/04:T547 av Kenth Högström (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om behovet av att utvärdera miljökonsekvenserna av den klart mer ojämna och ryckiga trafikrytm som skapas längs med de räckesförsedda trefilsvägarna.

*2003/04:T551 av Ulf Holm (mp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheterna att införa en hårdare reglering av trafiken kring vägarbetsplatser samt påföljden vid lagöverträdelser i samband med detta.

*2003/04:T554 av Inger Segelström m.fl. (s):*

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

*2003/04:T557 av Kristina Zakrisson och Lars U Granberg (båda s):*

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

*2003/04:T564 av Maud Olofsson m.fl. (c):*

19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att införa krav på registrering, registreringsskylt samt årlig besiktning av mopeder.
45. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om åtgärdsförslag för ökad trafiksäkerhet.
47. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkoholås.

## Motioner från allmänna motionstiden hösten 2004

*2004/05:Sk404 av Birgitta Carlsson och Eskil Erlandsson (båda c):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av teoriprovet.

*2004/05:Ju293 av Johan Pehrson m.fl. (fp):*

17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om möjlighet att dra in körkortet för gärningsmannen vid överträdelse av besöksförbud.

*2004/05:So602 av Ragnwi Marcelind (kd):*

4. Riksdagen tillkännager för regeringen vad i motionen anförs om att införa alkoholås på fordon.

*2004/05:T207 av Lars-Ivar Ericson (c):*

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

*2004/05:T208 av Sofia Larsen och Claes Västerteg (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkoholås.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad möjlighet att beslagta bilar från rattfyllerister.



*2004/05:T214 av Sofia Larsen (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om en säkrare skolskjutstrafik och om att bälten ska finnas i all skolskjuts- trafik och att de måste användas.

*2004/05:T217 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utländska körkortsgiltighet i Sverige

*2004/05:T221 av Rolf Gunnarsson (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ny åldersgräns införs för att få köra moped.

*2004/05:T224 av Gunilla Tjernberg (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att i trafikförordningen införa promillegräns för framförande av cykel.

*2004/05:T238 av Birgitta Carlsson och Lars-Ivar Ericson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkohol i skolskjutsar och i bilar som transporterar farligt gods.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att nya bilar skall utrustas med alkohol.

*2004/05:T247 av Rigmor Stenmark och Håkan Larsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriskt cykelhjälmstväng för alla barn och ungdomar t.o.m. 17 år.

*2004/05:T251 av Lars Gustafsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatorisk alkohol- och drogutbildning i körkortsutbildningen.

*2004/05:T266 av Birgitta Sellén och Birgitta Carlsson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att en lag om förarbevis skall införas på moped klass II.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ungdomar skall få köra moped från det år de fyller 15 år.

*2004/05:T267 av Håkan Larsson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra ett tillägg i körkortslagen så att samtliga nordiska körkort omfattas.

*2004/05:T272 av Agneta Ringman och Ann-Marie Fagerström (båda s):*

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

*2004/05:T275 av Britt-Marie Lindkvist och Hillevi Larsson (båda s):*

Riksdagen begär att regeringen lägger fram förslag till sådan ändring i vägtrafikförordningen att telefonering under bilkörning ej blir tillåtet.

*2004/05:T294 av Kaj Nordquist och Birgitta Ahlqvist (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökad respekt för den vita kappen genom en översyn av lagskyddet.

*2004/05:T301 av Majléne Westerlund Panke (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om översyn av trafiknykterhetslagstiftningen.

*2004/05:T314 av Kaj Nordquist (s):*

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

*2004/05:T318 av Torsten Lindström och Olle Sandahl (båda kd):*

Riksdagen begär att regeringen återkommer med förslag till ändringar i körkortslagen i enlighet med vad i motionen anförs.

*2004/05:T326 av Lars-Ivar Ericson (c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att stärka säkerheten för synskadade i trafiken.

*2004/05:T327 av Lilian Virgin och Carina Grönhagen (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att länsstyrelsens hantering av körkortsärenden bör överföras till Vägverket och organiseras vid några platser i landet och att Gotland bör vara en av platserna.

*2004/05:T336 av Barbro Feltzing (mp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om forskning för behandling av pisksnärtskador.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ekonomiska incitament för ökad säkerhet vid bilkörning.

*2004/05:T340 av Ann-Marie Fagerström och Carina Adolfsson  
Elgestam (båda s):*

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

*2004/05:T343 av Maud Ekendahl m.fl. (m):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av förstahjälp-undervisning som en obligatorisk del av körkortsutbildningen.

*2004/05:T359 av Karin Thorborg m.fl. (v):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening att NTF:s befintliga anslag i större utsträckning fördelas som allmänna verksamhetsbidrag i stället för projektbundna medel.

*2004/05:T363 av Heli Berg (fp):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att första hjälpen-utrustning skall vara obligatorisk i motorfordon.

*2004/05:T364 av Annelie Enochson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett obligatoriskt krav på handsfree vid användande av mobiltelefon under bilkörning.

*2004/05:T372 av Birgitta Ahlqvist och Birgitta Gidblom (båda s):*

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

*2004/05:T375 av Leif Jakobsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att beakta införandet av alkoholås konsekvenser på totalkonsumtionen av alkohol.

*2004/05:T377 av Johan Pehrson (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att skärpa bestämmelserna om återkallande av körkort, så att den som dömts till rattfylleribrott endast kan få tillbaka körkortet under villkor att alkoholås används.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av att läkare enligt gällande lagar i större utsträckning anmäler patienter med alkoholberoende.

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att villkorlig körkortsåterkallelse utvidgas så att personer med återkallat körkort p.g.a. alkoholberoende eller opålitlighet i nykterhetshänseende kan ingå i försöksverksamheten med alkoholås i personbilar.

*2004/05:T378 av Per-Olof Svensson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om mopeder och trafiksäkerhet.

*2004/05:T389 av Karin Åström och Lennart Klockare (båda s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om vikten av NTF:s tydliga oberoende.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett för NTF indexuppräknat anslag vilket möjliggör långsiktiga satsningar.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att projektbidrag och organisationsstöd slås ihop till en summa så att NTF bättre kan förvalta medel utifrån organisations förutsättningar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att utreda finansiering av NTF genom trafikförsäkringen enligt finsk förebild.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ökade anslag till folkbildning inom trafiksäkerhetsområdet.

*2004/05:T397 av Lars Wegedal och Carina Adolfsson Elgestam (båda s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obligatoriska körlektioner för dem som erhållit sitt A-körkort före 1 januari 1976.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om avrostning av mc-förare vid säsongsstart.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förarbevis till EU-moped.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om beredskap för att införa alkoholås i en snabbare takt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om körkortsåterkallelse.

*2004/05:T398 av Sven Bergström m.fl. (c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att ha ett helhetsperspektiv på trafiksäkerheten och  
trafikens effekter på både människa och miljö.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om trafikanternas respektive samhällets ansvar för trafik-  
säkerheten.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om vikten av en god vägstandard.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om fortsatt utbyggnad av mittvajerräcken samt sidoom-  
rådesåtgärder.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om åtgärder för trafiksäkra cykelvägar.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om ett upphävande av cykelhjälmstvänet.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att sammanföra mopedklass I och II till en klassifi-  
cering.
9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om krav på förarutbildning samt förarbevis för mopeder.
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om möjlighet till återkallelse av förarbevis för mopeder.
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att mopeder ska registreras och få nummerskyltar.
13. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att det enligt lag bör bli förbjudet att medverka till  
trimning av mopeder.
14. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att i samråd med SMC, vidta åtgärder för att motverka  
utvecklingen med sportmotorcyklar och mycket höga farter.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att större hänsyn bör tas till motorcyklister i plane-  
randet av trafikmiljön.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om vikten av automatisk trafiksäkerhetskontroll, men att  
det inte i alltför hög grad får ersätta trafikpolisen.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om införande av alkoholås senast år 2010.
20. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om att ha ett barnperspektiv i planeringen av trafikmiljön.
21. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i moti-  
onen anförs om en särskild utbildning för skolbusschaufförer.

22. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att inkludera trafikens negativa påverkan på människors hälsa och miljön i begreppet "trafiksäkerhet".

*2004/05:T399 av Annika Qarllsson och Margareta Andersson (båda c):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbättrad undervisning och nya metoder i skolans och körkortsutbildningens alkoholundervisning.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att alla bilar i yrkestrafik skall förses med alkoholås senast 2006.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av alkoholås i alla nya bilar från 2008.

*2004/05:T404 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

Riksdagen begär att regeringen utreder behov och möjlighet att införa hälsokontroller för äldre som innehar körkort.

*2004/05:T406 av Lars Gustafsson (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att ett varningssystem vid trafikorsningar införs.

*2004/05:T408 av Margareta Israelsson m.fl. (s):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av en obligatorisk registrering av samtliga mopeder.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om införande av förarbevis för samtliga mopeder.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kvaliteten på utbildningen för förarbevis.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om kontrollen av trimning av mopeder.

*2004/05:T412 av Margareta Israelsson (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om ett obligatoriskt krav på handsfree mobiltelefoni vid bilkörning.

*2004/05:T418 av Mikael Oscarsson (kd):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att kalenderår i stället för födelsedag skall vara avgörande vid åldersbestämmelser när det gäller rätt att köra moped, motorcykel och personbil.

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförts om att tillsätta en utredning med uppgift att se över villkoren för ungdomar att få körkort.

*2004/05:T422 av Lars Lilja och Britta Rådström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om förbättrad trafiksäkerhet vid skolor.

*2004/05:T442 av Staffan Danielsson och Eskil Erlandsson (båda c):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om ökad möjlighet att göra muntligt körkortsteoripro.

*2004/05:T447 av Ingemar Vänerlöv (kd):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om långa handläggningstider vid körkortsingripanden.

*2004/05:T450 av Fredrik Olovsson och Elisebeht Markström (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att inom EU verka för att alkoholås blir standard i nyproducerade bilar.

*2004/05:T462 av Johnny Gylling m.fl. (kd):*

3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om krav på alkoholås i yrkestrafiken.

*2004/05:T463 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om klassning av mopeder.

*2004/05:T464 av Elizabeth Nyström m.fl. (m):*

5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om nollvisionen.

*2004/05:T465 av Runar Patriksson m.fl. (fp):*

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om krafttag för att förverkliga nollvisionen.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att bygga säkrare vägar.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om säkerhetsbälten och alkoholås i skolskjutsar.
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om trimning av mopeder.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om lagförbud mot medverkan till trimning av mopeder.

7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om obrutet körkortsinnehav för godkännande av handledare vid privat övningskörning.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om trafiken som alkoholfri zon.
15. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om normer bland barn och unga mot rattfylleri.
16. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om alkoholås.
17. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om villkorlig körkortsåterkallelse.
18. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förebyggande arbete mot rattfylleri.
19. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att fler alkoholberoende personer anmäls till länsstyrelsen.

*2004/05:T485 av Anita Johansson m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att göra ett tillägg i körkortslagen så att samtliga nordiska körkort omfattas.

*2004/05:T487 av Sylvia Lindgren m.fl. (s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att se över möjligheterna att införa någon form av subventionssystem för den yrkesmässiga trafiken att införa alkoholås.

*2004/05:T498 av Kurt Kvarnström och Anneli Särnblad (båda s):*

2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som i motionen anförs om att alla som fyller år under året får rätt att köra moped från den 1 januari det år de fyller.

*2004/05:T501 av Yilmaz Kerimo och Tommy Waidelich (båda s):*

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om förbud mot mobiltelefonanvändning vid bilkörning.



BILAGA 2

# Regeringens lagförslag

## 2.1 Förslag till lag om vägtransportledare

Härigenom föreskrivs följande.

### Allmän bestämmelse

**1 §** Denna lag innehåller bestämmelser om förordnande som vägtransportledare och om rätt för en vägtransportledare att ge anvisningar för trafiken i samband med långa, breda och tunga vägtransporter som enligt särskilda villkor skall utföras med eskort.

### Definitioner

**2 §** Med långa, breda och tunga vägtransporter avses i denna lag transporter som sker med stöd av undantag i enskilda fall från sådana föreskrifter om fordons och fordonstågs längd, bredd eller vikt som har meddelats med stöd av 1 § första stycket 8 lagen (1975:88) med bemyndigande att meddela föreskrifter om trafik, transporter och kommunikationer.

**3 §** Med eskort avses i denna lag medverkan av en person som har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg.

### Anvisningar för trafiken

**4 §** En vägtransportledare har rätt att ge anvisningar för trafiken på väg i samband med långa, breda och tunga vägtransporter som enligt särskilda villkor skall utföras med eskort.

### Förordnande som vägtransportledare

**5 §** Ett förordnande som vägtransportledare får meddelas den som

1. har genomgått särskild utbildning,
2. med hänsyn till laglydnad och övriga omständigheter är lämplig för uppdraget, och
3. innehar körkort med behörigheten C eller likvärdigt utländskt körkort som gäller i Sverige.

Den som är anställd som polisman får inte förordnas som vägtransportledare.

**6 §** Ett förordnande som vägtransportledare meddelas av Rikspolisstyrelsen.

Förordnandet skall gälla för viss tid, dock längst fem år.

### Allmänna skyldigheter för vägtransportledare

7 § En vägtransportledare lyder under polismyndigheten i det polisdistrikt där han eller hon befinner sig under eskortuppdraget och är skyldig att lyda de anvisningar som en polisman meddelar.

8 § En vägtransportledare skall inför varje eskortuppdrag lämna information om transporten till de berörda polismyndigheterna.

Vägtransportledaren skall även i övrigt underrätta berörda polismyndigheter om förhållanden som rör hans eller hennes verksamhet och som bör komma till myndighetens kännedom.

9 § En vägtransportledare skall innan transporten påbörjas kontrollera att den får ske med stöd av ett sådant undantag som sägs i 2 §.

10 § En vägtransportledare skall sträva efter att ge sådana anvisningar för trafiken att transporten kan utföras utan att annan trafik störs.

### Återkallelse av förordnande m.m.

11 § Rikspolisstyrelsen skall återkalla ett förordnande, om vägtransportledaren inte längre uppfyller kravet enligt 5 § första stycket 2. Detsamma gäller om det annars finns någon särskild anledning att återkalla förordnandet.

12 § Rikspolisstyrelsen skall besluta att stänga av en vägtransportledare från vidare tjänstgöring om det på sannolika skäl kan antas att förordnandet kommer att återkallas. Ett sådant beslut gäller till dess återkallelsefrågan har prövats slutligt.

Även i annat fall får Rikspolisstyrelsen besluta att stänga av en vägtransportledare för ett visst eskortuppdrag, om denne åsidosätter sina skyldigheter i fråga om uppdraget.

13 § Vid omedelbar fara för trafiksäkerheten eller risk för att det uppstår någon annan avsevärd olägenhet, får ett beslut om att stänga av en vägtransportledare för ett visst eskortuppdrag meddelas av en polisman. Ett sådant beslut skall skyndsamt anmälas till Rikspolisstyrelsen. Om avstängningen inte redan har upphört, skall styrelsen omedelbart pröva om den skall bestå.

14 § En vägtransportledare får inte utöva verksamhet enligt 4 § under tid som hans eller hennes körkort är ogiltigt. Detsamma gäller om ogiltigheten är begränsad och omfattar behörigheten C.

### Överklagande

15 § Rikspolisstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

En polismans beslut om avstängning enligt 13 § får inte överklagas.

## **Verkställighet**

**16 §** Ett beslut enligt denna lag gäller omedelbart, om inte något annat anges i beslutet.

## **Bemyndiganden**

**17 §** Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela föreskrifter om

1. utbildning och avgifter för utbildningen,
2. avgifter för ansökan om förordnande,
3. vägtransportledarens klädsel och utrustning, samt
4. utmärkning av fordon som används av vägtransportledare för eskort.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 2005.

## 2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1972:435) om överlastavgift

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1972:435) om överlastavgift dels att 9 och 11 §§ skall ha följande lydelse, dels att det i lagen skall införas fem nya paragrafer, 8 a–e §§, av följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

### *Föreslagen lydelse*

#### **8 a §**

*Om den som enligt 7 § skall påföras överlastavgift inte har hemvist i Sverige, Danmark, Finland, Island eller Norge, skall en polisman vid kontrollen av fordonet eller fordonståget besluta om förskott för överlastavgiften.*

*Förskottet skall beräknas enligt bestämmelserna i 2–5 §§.*

*Förskottet skall betalas till polismyndigheten.*

#### **8 b §**

*Om det förskott som anges i 8 a § inte betalas omedelbart i samband med kontrollen skall polismannen besluta att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden. En polisman får underlåta att fatta ett sådant beslut, om det finns synnerliga skäl.*

*Ett beslut enligt första stycket gäller tills förskottet betalats eller, om överlastavgift har påförts utan att förskottet har betalats, denna avgift har betalats.*

#### **8 c §**

*Har beslut om förskott för överlastavgift fattats, får överlastavgiften inte påföras med ett högre belopp än förskottet.*

#### **8 d §**

*En polismanns beslut, om förskott för överlastavgift eller om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden, skall skyndsamt underställas länsstyrelsens pröv-*

ning. Länsstyrelsen skall omedelbart pröva om beslutet skall bestå.

Om ett beslut om att fordonet eller fordonståget inte får fortsätta färden gäller enligt 8 b §, skall polisen och länsstyrelsen handlägga ärendet om överlastavgift utan dröjsmål. Länsstyrelsen får vid sin handläggning

1. helt eller delvis sätta ned ett förskott som har bestämts för avgiften,

2. upphäva beslutet som gäller enligt 8 b §, om det finns synnerliga skäl. Detsamma gäller även efter det att länsstyrelsen har beslutat i ärendet om överlastavgift.

#### 8 e §

Påförs inte någon överlastavgift eller nedsätts eller efterges avgiften, skall det överskjutande beloppet återbetalas.

#### 9 §<sup>1</sup>

Bestämmelserna i 3 § andra stycket, 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.

Bestämmelserna i 9 § första stycket, 10 § andra stycket, 45 § första stycket, 56, 61–63, 66 och 85 §§ fordonskattelagen (1988:327) skall också gälla överlastavgift. Det som sägs där om beskattningsmyndighet gäller då länsstyrelsen.

Denna lag gäller ej fråga om fordon som är registrerat i militära fordonsregistret, brukas hos Försvarmakten enligt skriftligt avtal med denna eller är taget i anspråk med nyttjanderätt enligt förfogandelagen (1978:262).

#### 11 §<sup>2</sup>

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag då klaganden fick del av beslutet.

Länsstyrelsens beslut enligt denna lag får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol, om inte annat sägs i fjärde stycket. Skrivelsen med överklagandet skall ha kommit in till länsstyrelsen inom tre veckor från den dag

<sup>1</sup> Senaste lydelse 1999:879.

<sup>2</sup> Senaste lydelse 2002:402.

då klaganden fick del av beslutet.

Om någon har överklagat ett beslut, får även någon annan som haft rätt att överklaga beslutet ge in ett överklagande, trots att den för honom gällande tiden för överklagande gått ut. Ett sådant överklagande skall ges in inom två veckor från utgången av den tid inom vilken det första överklagandet skulle ha gjorts. Återkallas eller förfaller det första överklagandet av någon annan anledning, förfaller också det senare.

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

*Länsstyrelsens beslut enligt  
8 d § får inte överklagas.*

*En polismans beslut enligt 8 a  
och 8 b §§ får inte överklagas.*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

## 2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1985:146) om avräkning vid återbetalning av skatter och avgifter skall ha följande lydelse.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 1 §<sup>1</sup>

Avräkning enligt denna lag skall göras från belopp som återbetalas eller annars utbetalas på grund av bestämmelse i

- |  |   |
|--|---|
| 1. skattebetalningslagen (1997:483),   |   |
| 2. lagen (1991:591) om särskild inkomstskatt för utomlands bosatta artister m.fl.,   |   |
| 3. 10 kap. 1–4 §§ mervärdesskattelagen (1994:200),   |   |
| 4. lagen (1994:1551) om tullfrihet m.m.,   |   |
| 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, <i>eller</i> | 5. lagen (1998:506) om punktskattekontroll av transporter m.m. av alkoholvaror, tobaksvaror och mineraloljeprodukter, |
| 6. tullagen (2000:1281).   | 6. tullagen (2000:1281), <i>eller</i>   |
|  | 7. lagen (1972:435) om överlastavgift.  |

Vad som sagts i första stycket 1 gäller inte utbetalning enligt 9 kap. 1 § lagen (1994:1776) om skatt på energi.

Avräkning skall också göras vid återbetalning av belopp som tagits ut som förrättningskostnad vid indrivning av en sådan fordran som avses i 2 § första meningen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2002:409.

## 2.4 Förslag till lag om ändring i lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.

Härigenom föreskrivs att 8 § lagen (1987:24) om kommunal parkeringsövervakning m.m.<sup>1</sup> skall upphöra att gälla vid utgången av juni 2005.

---

Ett förordnande som avses i 8 § och som gäller vid utgången av juni 2005 upphör att gälla senast vid utgången av juni 2010.

<sup>1</sup> Senaste lydelse av 8 § 1999:337.



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

Härigenom föreskrivs i fråga om körkortslagen (1998:488)  
*dels* att 4 kap. 5 §, 6 kap. 1 §, 8 kap. 2 § och 10 kap. 1 § skall ha  
följande lydelse,

*dels* att det i lagen skall införas sex nya paragrafer, 4 kap. 6–11 §§,  
samt närmast före 4 kap. 5 § en ny rubrik av följande lydelse,

*dels* att det närmast före 4 kap. 1 § skall införas en ny rubrik som skall  
lyda ”Krav för övningskörning”.

*Nuvarande lydelse*

*Föreslagen lydelse*

### 4 kap.

#### *Uppsikt under övningskörning*

#### 5 §

Övningskörning skall ske under  
uppsikt av någon som har vana  
och skicklighet att köra fordon av  
det slag som övningskörningen  
avser. *Sådan uppsikt får utövas  
endast av*

1. *den som fyllt 21 år och sedan  
minst tre år har körkort för fordon  
av det slag körningen avser, om  
övningskörningen sker inom polis-  
väsendet eller Försvarmakten,*

2. *utbildningsledare eller  
trafiklärare, om övningskörningen  
sker i trafikskola,*

3. *den som fyllt 24 år och sedan  
minst fem år har körkort för  
fordon av det slag som övnings-  
körningen avser samt har godkänts  
som handledare för den som  
övningskör, om övningskörningen  
sker i andra fall.*

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

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

2. *uppfyller kraven i 6 §, om  
övningskörningen sker inom polis-  
väsendet eller Försvarmakten,  
eller*

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

#### 6 §

*Uppsikt under övningskörning  
inom polisväsendet eller Försvars-  
makten får utövas endast av den  
som*

1. *fyllt 21 år,*

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

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

sådant körkort.

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

1. 5 kap. 3 § 1, 5 eller 6, eller

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

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

## 7 §

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

1. fyllt 24 år,

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

3. under sammanlagt minst fem av de senaste tio åren haft ett sådant körkort, och

4. har genomgått introduktionsutbildning tillsammans med den som skall övningsköra, om det är fråga om övningskörning för förarbehörigheten B.

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

## 8 §

Ett godkännande som handledare enligt 7 § upphör att gälla, om handledarens körkort återkallas enligt 5 kap. 3 § eller återkallas tills vidare enligt 5 kap. 5 §.

Länsstyrelsen skall på begäran av handledaren eller den som

*övningskör upphäva ett godkännande som handledare.*

## **9 §**

*Introduktionsutbildning som anges i 7 § första stycket 4 får bedrivas endast efter tillstånd av Vägverket.*

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

## **10 §**

*Vägverket får återkalla ett tillstånd om förutsättningarna enligt 9 § andra stycket inte längre finns eller om föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § inte iakttagits. Ett tillstånd får även återkallas på tillståndshavarens begäran.*

## **11 §**

*Vägverket skall utöva tillsyn över sådan introduktionsutbildning som anges i 9 § första stycket.*

*Tillsynen skall omfatta att förutsättningarna enligt 9 § andra stycket är uppfyllda och att föreskrifter om introduktionsutbildning som meddelats med stöd av 10 kap. 1 § iakttas.*

*Den som bedriver utbildning skall på begäran av Vägverket lämna tillträde till lokaler samt ge upplysningar och lämna ut handlingar i den utsträckning som behövs för tillsynen.*

## **6 kap.**

### **1 §**

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller

Ett utländskt körkort som är utfärdat i en stat inom EES gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om innehavare av ett sådant körkort är permanent bosatt i Sverige, gäller

även bestämmelserna i 3 kap. 10 §. Ett sådant körkort jämställs med svenskt körkort vid tillämpningen av 4 kap. 4 eller 5 §.

Även andra utländska körkort gäller i Sverige enligt sitt innehåll. Om körkortet inte är utformat i överensstämmelse med någon av förebilderna i de konventioner om vägtrafik som har undertecknats i Genève den 19 september 1949 respektive i Wien den 8 november 1968, och inte heller är utfärdat på engelska, tyska eller franska, gäller dock körkortet 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 körkortshavaren gäller endast tillsammans med en identitetshandling med fotografi.

## 8 kap.

### 2 §<sup>1</sup>

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol.

Vägverkets beslut att vägra utfärda körkort enligt 3 kap. 1 § första stycket 2 får överklagas hos allmän förvaltningsdomstol. *Det samma gäller beslut enligt 4 kap. 9 § att inte bevilja tillstånd att bedriva introduktionsutbildning och beslut enligt 4 kap. 10 § att återkalla ett sådant tillstånd.*

Prövningstillstånd krävs vid överklagande till kammarrätten.

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

## 10 kap.

### 1 §

Regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer får meddela ytterligare föreskrifter i de avseenden som anges i denna lag samt meddela föreskrifter om

1. lagens tillämpning på andra i utlandet utfärdade behörighetshandlingar som ger rätt att köra motordrivna fordon,
2. länsstyrelsens prövning av andra körkortsärenden än som anges i 7 kap.,
3. registrering som behövs för tillämpningen av lagen,

*4. att priset för deltagandet i introduktionsutbildning som anges i 4 kap. 7 § första stycket 4 inte får överstiga viss nivå.*

Regeringen får meddela föreskrifter om undantag från lagen.

Regeringen får låta postbefordringsföretag lämna ut körkort.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:216.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005. Bestämmelserna i 4 kap. 9–11 §§, 8 kap. 2 § första stycket andra meningen samt 10 kap. 1 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 oktober 2005. Bestämmelsen i 4 kap. 7 § första stycket 4 skall tillämpas från och med den 1 januari 2006.

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

Härigenom föreskrivs att 4 § lagen (1998:493) om trafikskolor skall ha följande lydelse.

### *Nuvarande lydelse*

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. sedan minst tre år ha ett körkort med förarbehörighet B, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

### *Föreslagen lydelse*

#### 4 §<sup>1</sup>

För godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare skall sökanden

1. ha fyllt 21 år,
2. ha ett körkort med förarbehörighet B *och under sammanlagt minst tre av de senaste tio åren haft ett körkort med sådan behörighet*, och
3. ha den behörighet som utbildningen avser.

*Vad som sägs i 4 kap. 7 § andra stycket körkortslagen (1998:488) om hinder mot att meddela godkännande tillämpas även i fråga om godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare.*

*Ett godkännande som trafiklärare eller utbildningsledare kan begränsas till att avse utbildning för en eller flera behörigheter.*

*Med körkort i första stycket jämställs körkort utfärdat i en annan stat inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES).*

---

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2005.

<sup>1</sup> Senaste lydelse 2003:218.