



Mot.
1989/90
T408 – 412

Motion till riksdagen

1989/90:T408

av Göran Ericsson (m)

Trafiksäkerhet

Inledning

Under föregående riksmöte väckte undertecknad en motion rörande tillkomsten av en lagregel i Fordonskungörelsen (1972:595) om att motorfordon skall vara försedda med låsningsfria bromssystem så kallat ABS-system (Anti Blockier System).

Riksdagen antog under höstsessionen 1989 ett betänkande från trafikutskottet, där utskottet mycket summariskt berört frågan och där något argument mot den utomordentligt stora trafiksäkerhetsvinsten över huvud taget inte berördes.

Mot den bakgrunden finns anledning att ge utskottet möjlighet att mer djupgående diskutera frågan om en sådan lagregel.

Aktiv och passiv olycksorsak

Normalt bekänner vi oss till en indelning av olycksorsakerna som ger brister hos föraren skulden till ca 80 % av olyckorna, brister hos fordonet ca 10 % och brister i vägbanan ca 10 %. Säkert stämmer denna indelning i allt väsentligt även i dag och förskjutningarna när de sker är tämligen små trots många goda insatser i trafiksäkerhetshöjande syfte.

Om man accepterar dessa fördelningstal framgår mycket tydligt att det är hos föraren de fortsatta insatserna bör göras, även om utvecklingen mot bättre fordon och underhållet av vägnätet inte får avstanna eller försämrats. Oavsett kampanjer och utomordentligt viktiga insatser i grundskolan när det gäller trafikvett, så kvarstår föraren som den helt övervägande orsaken till uppkomsten av trafikolyckor med alltifrån plåtskador och skrubbsår till dödlig utgång.

Förarens orsak till trafikolycka, kan också den sönderdelas i åtminstone två delar, den aktiva och den passiva delen. Med den aktiva menas beteenden där förare avsiktligt kör vårdslöst eller är påverkade. Med den passiva delen förstås uppkomsten av successivt nedsatt syn och hörsel samt förmåga till så kallad "split vision", det vill säga förmågan att snabbt registrera två eller flera föremål samtidigt. I den passiva inräknas också hastiga väderomslag där normalt försiktiga bilförare överraskas av sladd genom att man som normalbilist inte har den extremt stora körvana som erfordras för att klara ovana och snabbt uppkommande svåra trafiksituationer.

När det gäller den aktiva delen är denna straffbar och här kommer till exempel riksdagen under vårsessionen att besluta om en sänkning av nedre straffbara gränsen för påverkan av alkohol vid bilkörning. Den aktiva delen behandlas således inte vidare i denna motion. När det så gäller den passiva delen finns en rad åtgärder som dels diskuteras inom regeringskansliet och på trafiksäkerhetsverket, men också insatser som har stor trafiksäkerhetshöjande effekt och där riksdagen kan påskynda arbetet genom att kräva skärpta eller nya regler av regeringen.

Låsning fria bromsar (ABS-system)

ABS är ett system som kompenserar föraren i svårbemästrade situationer främst vid halt väglag såsom is/snökörbana, vattenplaning och grusväg. Få av oss normalbilister uppnår någon gång under livstiden den körskicklighet att vi i en paniksituation avstår från panikinbromsning utan kommer ihåg vad man sa på körskolan – frikoppla och styr Dig ur situationen.

Det är inte heller möjligt att begära en sådan utbildning som leder till en körskicklighet hos normalbilisten som bara finns hos aktiva rallyförare och utryckningsförare inom polisen och brandkåren, som i sin tjänst tränar årligen. ABS syftar således till att kompensera föraren och medverka till att denne blir skickad att bemästra fordonet under mycket svåra yttre förhållanden.

Bilen görs genom ABS säkrare och risken att föraren i en paniksituation skall låsa bilens hjul och därmed åstadkomma sladd undanröjs. Man kan påstå att detta system har en trafiksäkerhetspotential som är minst lika stor som införandet av lag om att alla bilar skall vara utrustade med fungerande säkerhetsbälten. Det bör därför ankomma på regeringen att utforma lag om att motorfordon skall vara utrustade med ABS-system från och med det år regeringen fastställer.

Från näringslivet kan knappast anföras att någon biltillverkare skulle bli utestängd från den svenska marknaden. ABS är ett enkelt system och det har nu varit i bruk så länge hos vissa biltillverkare, att principen är väl känd och utprovad. Tvärt om visar biltillverkarna själva stort intresse av att öka säkerheten på sina produkter. Säkerhetsutvecklingen har under senare år dessutom blivit ett konkurrensmedel.

Biltillverkarna söker dock att tillgodose så många olika smak- och prisgrupper som möjligt. Att lansera bilar utan ABS gör dem säkert i dag ca 15 000 kr. billigare. Många bilköpare ser som bekant enbart till priset och inte till den tekniska standarden hos bilen. En lagregel i Sverige skulle medföra att ABS utvecklades i större skala och priset för varje bil skulle därmed säkert sjunka.

Förarens ålder som trafiksäkerhetsfaktor

Det är numera genom forskning fastställt att vissa ålderskategorier av förare har en högre olycksfrekvens. Det gäller dels de yngsta förarna, dels de gamla förarna.

De yngsta förarna

Mot. 1989/90
T408

För dessa grupper, som nyligen tagit sitt körkort, är deras deltagande som part eller vållande till trafikolycka huvudsakligen hänförligt till överskattning av den egna förmågan. Man kör i allmänhet fortare än vad som är tillåtet men också med hänsyn till den egna körvanan och fordonskännedomen. Fordonets uppträdande blir en chock. Man överraskas av sladden eller under- eller överstyrningen och förlorar kontrollen över körningen.

De yngsta förarnas överrepresentation som orsak till trafikolyckor är så stor, att riksdagen redan beslutat om sådan ändring i körkortslagen att de två första åren kan sägas utgöra "provår", detta är en korrekt utveckling och säkert kommer de yngre gruppernas representation i trafikolyckestalen att med tiden sjunka tillbaka något. Nya analyser måste då göras och eventuella beslut fattas.

Ett sådant förfarande skulle medföra att körkortsåterkallelsen inte behöver göras i länsrätt utan av utfärdande myndighet så snart en i lagakraftvunnen dom fallit endera i domstol eller genom erkännande av trafikbrott eller trafikförseelse. Hur låg denna nivå skall sättas bör bli föremål för utredning, dock bör körkortet ha ett annat utseende än det ordinarie för den här gruppen och detta skall då kunna bytas ut efter femårsperioden.

De äldre förarna

Också de äldre förarna har en överrepresentation som part eller vållande till trafikolyckor. Problemet med de äldre förarna är dock av en annan art än för de yngre. Här gäller det inte framförande av fordon utom den egna kontrollen utan mer en fråga om att registrera omgivande trafik.

Åldrandet ger regelmässigt en sämre syn, vilket kompenseras genom åläggande för föraren att bära glasögon. Men förmågan att snabbt uppfatta två eller tre olika fordonsrörelser samtidigt så kallad "splitvision" blir allt mer begränsad med åren och kan inte kompenseras med glasögon.

En vanlig "äldreolycka" är vänstersvängen, där man observerar framifrån kommande fordon men inte bakifrån. De äldre förarna bör därför från och med fyllda 70 år vart tredje år med början på 70-årsdagen genomgå läkarundersökning för bibehållande av körkortsinnehavet. Den som inte önskar fortsatt körkortsinnehav skall på ett enkelt sätt kunna meddela detta och inlämna sitt körkort på polisstation eller hos distriktsläkare eller distriktsköterska.

Påföljdssystemet

För att öka efterlevnaden av trafikbestämmelserna krävs att påföljderna svarar mot det allvar med vilket samhället ser på trafiksäkerheten och brott mot denna.

I samma ögonblick som vi ökar kraven på fordonen och deras kondition genom obligatorisk besiktning, och samtidigt som kommun och stat lägger ner stora summor på vägunderhåll och skötsel, tycks vi strunta i om folk till exempel har eller inte har körkort. Straffsatserna för parkeringsförseelser och stannande i strid mot stoppförbud har i praktiken tredubblats under

några år. Straffet för olovlig och grov olovlig körning är numera avsevärt lägre än parkeringsföreseelse.

Kraven för körkortsinnehav skärps nu. Det är då rimligt att se över straffet för olovlig körning. Annars kan det framstå som mer tilltalande att köra utan körkort, eftersom det torde krävas en avsevärd mängd sådana förseelser innan kostnaden för böterna kommer i paritet med kostnaderna för att ta körkort.

Den nuvarande situationen bryter mot proportionalitetsprincipen. Det är helt enkelt ett för lågt straff på olovlig körning i förhållande till den risk som körkortslösa utgör samtidigt som dessa genom den bristfälliga övervakningen knappast löper särskilt stor risk att bli lagförda.

Domstolarnas praxis i mål om olovlig respektive grov olovlig körning är mycket liberal. Merparten av dem som råkar ut för en månads fängelse har mer än hundra fall av grov olovlig körning. Olovlig körning förtjänar jäml. TBL (Lag 1951:649 om straff för vissa trafikbrott) § 3 böter. Den som för fordon och har sitt körkort återkallat eller om brottet sker vanemässigt dömes för grov olovlig körning till böter eller upp till sex månaders fängelse.

Genom att domstolarnas praxis i mål om olovlig körning är så utomordentligt liberal fordras för att såväl hos allmänhet som hos domstolarna inskräpa allvaret i brottet att straffsatserna höjs. Därvid bör beaktas att straffen skall vara kännbara särskilt för den som bedriver detta brott vanemässigt. För sådana bör enbart frihetsstraff komma i fråga.

I TBL § 5 behandlas brottet smitning. Detta brott är till sin natur avskyvärt, där någon som haft eller inte haft skuld i trafikolycka undandrar sig att medverka till de åtgärder som omständigheterna bör föranleda eller undandrar sig att vittna i fråga om trafikolycka. Straffet härför är böter eller sex månaders fängelse.

För den som med bil påkört oskyddad trafikant och denne dödsats eller allvarligt skadats är sex månaders fängelse ett alltför lågt straff. I dessa fall bör en särskild straffsats införas för grov smitning. Straffet för grov smitning kan enbart vara av frihetsberövande karaktär. Således skall för grov smitning dömas till sex månaders eller upp till två års fängelse.

Kontrollstationer för trafikanter

I en reformering av trafiksäkerhetsfrågorna ingår inte enbart en repressiv del utan också en till trafikanterna riktad servicedel. Genomgående är den svenske bilisten synnerligen kompetent och medveten om sin bil, vad den kostar och inte minst om skötsel och kompletterande utrustning för att bilen skall vara det säkra transportmedel som den är avsedd att vara.

Denna positiva inställning och detta intresse skall samhället understödja och vidareutveckla. Moderata riksdagsmän har väckt förslag till riksdagen om lagliga åligganden för kommuner att inrätta så kallade "avgasakuter", det vill säga stationer till exempel i anslutning till Svensk Bilprovning där medborgarna gratis kan få sina bilar testade vad gäller avgasrening.

Dessa akuter skulle med fördel kunna kontrollera bromsar, belysning med mera och lämna den enskilde råd och tips i trafiksäkerhetsfrågor vad avser

fordonet och dess utrustning. Det bör utredas hur ett system med gratis trafik säkerhetskontrollstationer ute i kommunerna skall inträttas och finansieras.

Mot. 1989/90
T408

Hastighetsregistrering

Trafikförseelser begås naturligtvis av de allra flesta människor som vistas i trafiken. Stundom är förseelsen avsiktlig men i de allra flesta fall en produkt av tanklöshet och tillfällig ouppmärksamhet. I hög grad gäller det senare för hastighetsöverträdelser. Polisens begränsade resurser gör att hastighetskontroller förekommer rätt sparsamt. Men behov finns att på vissa platser regelmässigt upplysa trafikanten om hans hastighet för tillfället. Inte minst gäller detta i anslutning till bebyggelse, skolor, daghem med flera objekt.

Redan i dag finns anläggningar som upplyser bilisten om att han kör för fort eller hur fort han kör på en starkt hastighetsbegränsad vägsträcka. Sådana anläggningar bör mer frekvent kunna komma till användning i trafik säkerhetsarbetet. Den trafikant som kör för fort in i en sådan anläggning och får upplysningen på en skylt sänker omedelbart farten och dessutom leder det till en positiv inställning till trafik och säkerhet.

Att bli bötfärd i en automat kan tvärt om skada trafik säkerhetsarbetet. Det bör utredas hur kostnadsfördelningen mellan stat och kommun skall se ut när det gäller installerandet av hastighetsupplysningsutrustning.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillkommande lagregel i fordonskungörelsen om att alla nyregistrerade motordrivna fordon från år som regeringen bestämmer skall vara utrustade med låsningsfria bromsar,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regel till körkortskungörelsen om att bilförare fr.o.m. 70-årsdagen skall inkomma med läkarintyg och därefter vart tredje år,

[att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en skärpning av påföljdssystemet inom TBL, vad avser brottet olovlig körning,¹⁾

[att riksdagen beslutar införa en tilläggsregel i 5 § TBL om nytt brott, s.k. grov smitning enligt följande:

5 §

Nuvarande lydelse

Om en vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i upp-

Föreslagen lydelse

Om en vägtrafikant, som med eller utan skuld haft del i upp-

komsten av en trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föräntleda, eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen, döms till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet med hänsyn till omständigheterna att anse som grovt, döms till fängelse i högst *ett* år.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som för spårvagn och den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning avseende inrättande av stationer för trafiksäkerhetskontroller,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning avseende inrättande av hastighetsregistrering på särskilt känsliga platser och hur finansiering och kostnadsfördelning bör ligga.

Stockholm den 19 januari 1990

Göran Ericsson (m)

komsten av en trafikolycka, genom att avlägsna sig från olycksplatsen undandrar sig att i mån av förmåga medverka till de åtgärder, vartill olyckan skäligen bör föräntleda, eller om han undandrar sig att uppge namn och hemvist eller att lämna upplysningar om händelsen, döms *för smitning* till böter eller fängelse i högst sex månader.

Är brottet med hänsyn till omständigheterna att anse som grovt, *skall för grov smitning dömas* till fängelse *lägst sex månader och högst två* år.

Bestämmelserna i första och andra styckena gäller även den som för spårvagn och den som annorstädes än på väg för motordrivet fordon.¹]