SVERIGES RIKSDAG

Motion till riksdagen 2026/27:2290

av Ann-Christine Frohm m.fl. (SD)

Vägtrafik som ger Sverige fart

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om vikten av ett välfungerande svenskt väginfrastruktursystem och tillkännager detta för regeringen.
2. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skatt på avstånd och tillkännager detta för regeringen.
3. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att genom nationell lagstiftning minska kommunernas möjlighet att i alltför omfattande utsträckning begränsa biltrafik och tillkännager detta för regeringen.
4. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att återgå till den tidigare indelningen när det gäller hastighetsgränser och tillkännager detta för regeringen.
5. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hastighetsgränsen 130 km/tim ska gälla på motorväg efter nybyggnation och reinvestering samt på befintliga sträckor där detta bedöms lämpligt och tillkännager detta för regeringen.
6. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att högre bärighetsklass BK4 bör införas skyndsamt på fler anpassade vägar och tillkännager detta för regeringen.
7. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att planera för fler säkra pendlarparkeringar och tillkännager detta för regeringen.
8. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur staten kan ta ett större ansvar för nätet av enskilda vägar och tillkännager detta för regeringen.

9. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utöka antalet rastplatser, åtgärda brister på befintliga rastplatser och skapa fler säkra uppställningsplatser och tillkännager detta för regeringen.
10. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att hänsyn ska tas till motorcyklister vid planering av vägräcken och tillkännager detta för regeringen.
11. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda huruvida motorcyklar ska tillåtas nyttja kollektivkörfält och tillkännager detta för regeringen.
12. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utvärdera zebralagen och tillkännager detta för regeringen.
13. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats och tillkännager detta för regeringen.
14. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att tillåta parkering mot färdriktningen för att underlätta laddning av elbilar och tillkännager detta för regeringen.
15. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att verka för ett återinförande av nationella bestämmelser gällande att bakre belysningspunkter alltid ska vara tända vid färd och tillkännager detta för regeringen.
16. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillåta positionsljus i framåtriktade extraljus på personbil och tillkännager detta för regeringen.
17. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över lagstiftningen i syfte att tydliggöra och skärpa fordonstillverkarnas ansvar för uppkopplade funktioner och säkerhetssystem vid teknikskiften i mobilnäten samt att verka för motsvarande reglering på EU-nivå, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.
18. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att godkänt syntest ska krävas vid körkortsförnyelse efter 55 års ålder för de körkortsklasser som inte omfattas av mer omfattande medicinskt intyg och tillkännager detta för regeringen.
19. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att svenska körkort även fortsättningsvis ska vara en godkänd id-handling och tillkännager detta för regeringen.
20. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om ett lagkrav om att reflexvästar ska vara obligatoriska i alla fordon och tillkännager detta för regeringen.

21. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda förutsättningarna för att tillämpa räddningskorridorer på svenska motorvägar och andra tillämpliga vägar och tillkännager detta för regeringen.
22. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att förbjuda utfärdandet av parkeringsanmärkning och kontrollavgift till blåljusfordon och tillkännager detta för regeringen.
23. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att snabbare kunna forsla bort övergivna fordon och tillkännager detta för regeringen.
24. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda utökad möjlighet att framföra terrängfordon på allmän väg och tillkännager detta för regeringen.
25. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanta personbil klass II från krav på färdskrivare och tillkännager detta för regeringen.
26. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över regelverket gällande sommar- och vinterdäck och tillkännager detta för regeringen.
27. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa enklare trafikutbildning med fokus på gång och cykling i grundskolan och tillkännager detta för regeringen.
28. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att införa fler obligatoriska moment i körkortsutbildningen samt fastställa svenska och engelska som de enda språken för körkortsteoriprovet och tillkännager detta för regeringen.
29. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över ett nytt villkor i körkortet för automat och tillkännager detta för regeringen.
30. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att trafikskolor bör ha förtur till uppkörningstider och tillkännager detta för regeringen.
31. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om skydd för veteranbilshobbyn och tillkännager detta för regeringen.
32. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över vägtrafikregisteravgiften och tillkännager detta för regeringen.
33. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över dokumentationskraven för historiska fordon och tillkännager detta för regeringen.
34. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att på snöskoter även tillåta att registreringsskylt placeras på sidan av bandtunneln, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

35. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda möjligheten att upplysa om skuld på fordon vid ägarbyte och tillkännager detta för regeringen.
36. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka antalet alkobommar i hamnar och tillkännager detta för regeringen.
37. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda hur den nya körkorts- och fordonsklassen B1 kan harmoniseras med befintligt regelverk för A-traktor och tillkännager detta för regeringen.
38. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att låta ackrediterade verkstäder utföra teknisk undersökning gällande manipulation av hastighetsbegränsande anordning på A-traktorer och tillkännager detta för regeringen.
39. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att öka möjligheten att återställa A-traktorer till ursprunglig fordonsklass och tillkännager detta för regeringen.
40. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att tillämpa teknikneutralitet avseende drivmedel vid såväl stödåtgärder som krav på prisinformation och tillkännager detta för regeringen.
41. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om behovet av att skapa säkra ytor för cyklister och mopeder genom separation av olika trafikantgrupper och tillkännager detta för regeringen.
42. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att undanröja kvarstående rättsliga hinder för att anlägga statliga friliggande cykelvägar och tillkännager detta för regeringen.
43. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda enhetliga regelverk för cykelöverfart och cykelpassage och tillkännager detta för regeringen.
44. Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att utreda ett förbud mot användande av handhållen mobiltelefon under cykelfärd och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Människan har alltid haft ett behov av att kunna förflytta sig. Även om sätten på vilka det görs och skälen till förflyttning har förändrats i takt med mänsklighetens utveckling

kvarstår det faktum att möjligheten till förflyttning är ett grundläggande behov på såväl individ- som samhällsnivå.

Det samhälle vi är satta att förvalta idag har byggts upp av strävsamma generationer av svenskar som genom att skapa en fungerande struktur för förflyttning av människor och gods har lagt grunden till Sverige som industri- och exportnation. Man kan därför på goda grunder påstå att den infrastruktur som byggts upp över tid har varit en absolut förutsättning för den välfärdsnation vi mer eller mindre tar för given idag.

Om hela Sverige ska leva och fortsätta att utvecklas på ett positivt sätt krävs kloka och framåtsyftande beslut från landets beslutsfattare. Att vår industri levererar välstånd och att människor kan ta sig till arbeten, skola och vård möjliggörs inte av sig självt utan är ett resultat av att infrastruktur har etablerats och förvaltats av generationer före oss. Det vilar således ett ansvar på oss att fortsätta det arbetet.

Sverige är ett land som präglas av stora avstånd, tidvis hårt klimat och en demografi som ställer stora krav på den gemensamma infrastrukturen om det ska gå att bo och verka i hela landet med någorlunda likvärdiga förutsättningar. Man skulle kunna beskriva det som att hela Sverige består av bygder med en eller flera större orter, omgivna av vad som kan kallas ”kringland”. De större orterna och landet kring dem är beroende av varandra, med industrier, butiker och service i centralorterna, med många boende samt också näringar som jord- och skogsbruk utanför dessa. Många pendlar mellan bostad utanför centralorterna till arbete, skola, vänner och fritidssysselsättningar på annan plats. Varor och tjänster förflyttas över stora arealer. Antingen från exporthamnar via logistikledet ut till slutkunder i Sverige eller från våra tillverkningsindustrier till våra exporthamnar för vidare transport ut i världen. Det är egentligen bara i landets tre storstäder man på allvar kan påstå att befolkningskoncentrationen är så stor att infrastrukturförutsättningarna markant skiljer sig från de förutsättningar som råder i resten av landet. Storstäderna präglas i stället av utmaningar kopplat till framkomlighet, luftkvalitet och trafiklösningar som möjliggör välfungerande transporter mellan såväl, förorter som kranskommuner och själva staden utan att så kallad trafikinfarkt uppstår.

Landets samlade infrastruktur måste betraktas som ett system där alla delar har sin givna betydelse. Oaktat politiska ambitioner om att förflytta en högre grad av landets person- och godstransporter till järnväg och sjö snarare än väg och flyg kvarstår ett faktum, nämligen att i princip alla transporter som utförs i landet, i något skede, rullar någonstans på landets 584 000 kilometer väg. Dessa vägars betydelse för ett välfungerande väginfrastruktursystem och vikten av att förvalta det väl kan därför inte nog betonas.

Nej till skatt på avstånd

Sverige är ett avlångt land och undantaget från storstadsregionerna förhållandevis glest befolkat. Bilen är för många det enda alternativet för att få ihop såväl vardagspusslet som ett socialt liv. Mot bakgrund av detta motsätter vi oss skatt på avstånd oaktat om det rör sig om flygskatt eller kilometerskatt för personbilar. Vår uppfattning är att den skatt som tas ut för drivmedel är den enda som ska korrelera till avstånd. En faktisk skatt på avstånd snarare än på de utsläpp fordonet ger upphov till sänker dessutom incitamenten för att sänka förbrukningen.

Minska kommunernas möjlighet att begränsa biltrafik

Det nya styret i Stockholms stad deklarerar att de avser att minska biltrafiken kraftigt i den egna kommunen. Man planerar att åstadkomma detta genom långtgående förbudsåtgärder som kommer att drabba både näringsliv och privatpersoner. En del av åtgärderna som föreslås är att införa ett förbud mot alla bilar som inte drivs med enbart el i delar av Stockholms innerstad. Effekterna av denna åtgärd kommer allvarligt att drabba näringslivet där en stor del av varutransporterna i dag sker med bensin- eller dieseldrivna bilar. Dessutom innebär förslaget att trafik med bussar till olika besöksmål blir omöjlig. Det finns helt enkelt inga bussar i beställningstrafik som går på el eller annat alternativt bränsle idag.

Sannolikt blir effekterna för de privatpersoner som behöver ta sig till och från sina arbetsplatser allvarliga. Inte minst för alla de som inte bor i Stockholms kommun men som arbetar inne i Stockholm.

Vi menar att denna typ av drastiska åtgärder riskerar att få långtgående konsekvenser för samhället och ser med oro på hur landet skulle kunna delas upp på ett sätt där de som bor utanför städerna och har andra transportbehov inte längre har access till stadskärnorna om fler kommuner skulle följa Stockholms exempel. Vi anser därför att regeringen bör låta utreda om kommunernas möjlighet att begränsa biltrafik kan minskas genom nationell lagstiftning.

En återgång till tidigare hastighetsgränser

En säker trafikmiljö är något eftersträvansvärt och hastighetsgränser bör ha en folklig förankring. Sverige har på senare tid infört nya hastighetsgränser: 40, 60, 80, 100 och 120 km/h. Dessa gäller jämte de äldre hastighetsgränserna: 30, 50, 70, 90 och 110 km/h. Indelningen är både ologisk och förvirrande. Man kan inte längre enkelt se om en väg är en 70 eller 80 väg och bashastigheten i tätort är inte alltid längre 50. Under den äldre indelningen var det enkelt att se vilken hastighet vägen hade genom att titta på vägmarkeringarna. Detta är inte möjligt med dagens hastighetsgränser.

Vi menar att frågan om en återgång till de tidigare hastighetsgränserna 30, 50, 70, 90 och 110 km/h på våra vägar bör väckas. Vidare bör det utredas om högsta tillåtna hastighet på motorväg ska vara 130 km/h, i likhet med flera andra europeiska länder.

Sveriges varierande årstider och väderförhållanden ställer stora krav på fordonsförarna att iaktta god hastighetsanpassning. Väderlek, siktförhållanden och väglag kan variera stort. Detta är i sig en omständighet som öppnar för variabla hastigheter och dynamisk skyltning. Detta är något vi ställer oss positiva till, inte minst i särskilt utsatta trafikmiljöer.

Tillåt 130 km/h på nya motorvägar

På svenska motorvägar har hastighetsgränsen 110 km/h länge varit norm. Sedan ett antal år tillbaka testas tillåten hastighet på 120 km/h på flera motorvägssträckor. I flera europeiska länder råder hastighetsgränsen 130 km/h, något som vi menar även bör kunna införas på motorvägar i Sverige. Effektiva persontransporter är eftersträvansvärt och att få kortad restid är önskvärt för många. Sett ur en demokratiaspekt är det viktigt

att tillämpa hastighetsgränser som har en bred folklig acceptans. Vi menar att nya och befintliga motorvägar som genomgår en upprustning ska dimensioneras för 130 km/h. Vidare bör denna hastighetsgräns prövas på befintliga motorvägssträckor som Trafikverket bedömer lämpliga. Om olycksstatistiken efter utvärdering inte indikerar att det finns starka skäl att återgå till 110 km/h bör 130 km/h etableras som en ny standard för all nybyggd motorväg.

Bärighetsklass BK4 på våra vägar

Trafikverket har sedan några år tillbaka möjlighet att öppna en begränsad del av vägnätet för en ny högre bärighetsklass BK4. Jämfört med den tidigare gränsen om 64 ton på BK1, tillåts nu fordonsekipage med bruttovikter upp mot 74 ton. Förutsatt att transporten utförs med rätt typ av fordonskombination och axelkonfiguration kan trycket och slitaget minskas trots den högre tågvikten vilket möjliggör mer energieffektiva och miljövänliga transporter än idag.

Trafikverket har i uppdrag att ta fram vägar där den högre viktklassen kan införas. Vi menar att för säkrad framgång med BK4 bör man i stor omfattning uppgradera befintliga BK1 till BK4 där så är möjligt. Enligt Trafikverket beräknas 70–80 procent av de viktigaste statliga vägarna vara öppna för BK4 år 2029 vilket är alltför lång tid om vi ska effektivisera vårt transportsystem. Arbetet med att upplåta hela BK1-vägnätet för BK4 behöver därför påskyndas.

Fler säkra pendlarparkeringar

Sveriges befolkning har ökat kraftigt på senare tid, vilket sätter vår gemensamma infrastruktur på prov. Många vill bo i närheten av de större städerna, vilket ökar behovet av arbetspendling. Städerna behöver även fortsättningsvis arbeta med detaljplaner gällande bostäder, bussfiler och cykelbanor samt optimerade trafikflöden. Alla har olika förutsättningar att resa och därmed klara sin vardag. För många är bilen alltjämt det enda realistiska alternativet. För andra kan bilen vara nödvändig för att ta sig till närmaste knutpunkt för kollektiva färdmedel. Vi menar därför att fler säkra pendelparkeringar behövs och måste planeras och etableras.

Enskilda vägar

En väl fungerande infrastruktur är en grundläggande förutsättning för en levande landsbygd och de enskilda vägarna utgör en viktig del i detta. De enskilda vägarna utgör en viktig del av infrastrukturen för cirka en miljon människor som dagligen påbörjar och avslutar sina arbetsresor på dem. Enskilda vägar utgör även en viktig förutsättning för råvarutransporter. Många tunga transporter för både jord- och skogsbruk framförs på dessa vägar som utgör en betydande del av Sveriges vägnät och förvaltas av drygt 23 000 olika väghållare.

Enskilda människor och vägföreningar gör stora insatser för näringsliv och pendling genom att underhålla de enskilda vägarna. Vi anser dock att regeringen bör utreda hur staten kan ta ett större ansvar för det enskilda vägnätet. Ett sådant arbete skulle kunna inledas med att Trafikverket ges i uppdrag att ta fram en nationell underhålls- och investeringsplan för de enskilda vägarna.

Till detta skall läggas att Trafikverkets nya regelverk för snöröjning resulterat i att vinterväghållningen blivit undermålig på en del samfällt förvaltade enskilda vägar. Regelverket för Trafikverkets entreprenörer att arbeta rationellt och effektivt genom att utföra parallella snöröjningsuppdrag. Många vägsamfälligheter måste därför nu göra en separat upphandling eller beställning av vinterväghållning som inte sällan medför höga kostnader för framkörning av en maskin som i värsta fall kör flera mil med skopan eller plogen upplyft innan arbetet kan påbörjas. Regeringen bör därför uppgradera de enskilda vägarnas status genom myndighetsdirektiv som styr Trafikverket mot att tillämpa en upphandling av vinterväghållning till ett för samhället som helhet mer logiskt, rationellt och effektivt sätt.

Fler välskötta rastplatser

Rätt placerade, skötta och utnyttjade rastplatser med fungerande rotation ger landets vägtrafikanter bättre förutsättningar att ta nödvändiga pauser i körningen för att motverka trafikfarlig trötthet.

Utbudet av rastplatser utmed landets vägar är dock för litet. Platserna är dessutom ofta upptagna av en omfattande närvaro av olika aktörer, som nyttjar rastplatserna för olika uppställningar, som väntplatser eller som improviserade campingplatser. Gränsen på max 24 timmars nyttjande av rast- och parkeringsplatser respekteras sällan vilket leder till problem för de vägtrafikanter som är i behov av en stunds vila eller att uppsöka de toaletter som ofta finns på rastplatsen.

Det statliga vägnätet måste därför kompletteras med ytterligare rastplatser och Trafikverket ska också ges i uppdrag att åtgärda bister samt arbeta med säkerhets- och trygghetsaspekter. Övervakningen måste skärpas för att stävja överträdelser av den maximala parkeringstiden, nedskräpning, nedsmutsning och annan oönskad aktivitet.

Vägräcken som är säkra för alla trafikanter

Vägräckens huvudsakliga uppgift är att förhindra avåkningar och att fordon oavsiktligen hamnar på mötande trafiks vägbana. Vägräcken finns i flera olika utföranden och under de senaste åren har vajerräcken varit den typ som blivit mest förekommande vid nyinstallation av vägräcken. Vajerräckena har visat sig vara bra för bilar och lastbilar, men tyvärr utgör utformningen med oskyddade stolpar och vajrar rena dödsfällor för motorcyklister.

Vägräcken är kostsamma att etablera men samtidigt bevisat effektiva ur trafiksäkerhetssynpunkt. Trafiksäkerhet ska emellertid gälla alla i trafiken, även de som färdas på motorcykel. Vi menar att det är av yttersta vikt att hänsyn tas till alla trafikslag, så även motorcyklister, vid planering av vägar och vägräckens utformning.

Tillåt motorcyklar att nyttja kollektivkörfält

I landets städer är det allt vanligare att körfält reserveras för endast kollektivtrafik. Primärt syftar åtgärden till att underlätta för kollektivtrafiken att verka effektivt och enligt tidtabell. Kollektivkörfälten nyttjas emellertid inte optimalt utan har enligt vår mening förutsättningar att nyttjas av fler fordonskategorier förutsatt att ett sådant nyttjande inte motverkar kollektivkörfältens egentliga syfte.

Vi anser att motorcyklar utgör en fordonskategori som lämpligen skulle kunna tillåtas nyttja kollektivkörfälten utan att utgöra ett hinder för kollektivtrafiken. Vi vill därför att en sådan lösning utreds.

Utvärdera Zebralagen

Vid obevakade övergångsställen finns inga ljussignaler, utan där ska bilister lämna företräde till fotgängare enligt den så kallade zebralagen. Det sker dock alltför många olyckor med allvarliga personskador, eller i värsta fall dödsfall, vid obevakade övergångsställen.

Vi erfar att det är alltför vanligt att gångtrafikanter räknar med att bilarna på vägen de avser korsa ska stanna. Brist på ögonkontakt mellan fotgängare och förare kan olyckligtvis snabbt resultera i en olycka. Lagens intentioner är bra men vi anser att utfallet och tillämpningen behöver utvärderas som ett led i att om så är påkallat vidta förändringar syftandes till en minskning av svåra personskador och dödsfall bland oskyddade trafikanter.

Förbud mot omkörning av skolbuss vid hållplats

Skolbuss ska vara ett tryggt och säkert transportmedel för barn och ungdomar vid resor till och från skolverksamhet. Tyvärr så förekommer det att allvarliga olyckor inträffar utanför och i anslutning till bussen. Oftast sker det genom att barn glömmer bort faran med bilar och springer rakt ut på vägen bakom bussen men även faktorer så som halka kan bidra till olyckor då bilförare som upptäcker ett barn på vägen kan ha svårt att stanna i tid.

Vår uppfattning är att barn inte kan förutsättas ha förmågan att läsa av och förstå vad som sker i trafiken. Busshållplatsens utformning, särskilt när hållplatsen inte är en egen ficka, är därför en viktig faktor för att undvika svåra olyckor där skolbarn är inblandade.

Utöver detta vill vi betona vikten av att övriga fordonsförare ger barn företräde i anslutning till skolskjutsar. Möjligheten att införa ett förbud mot omkörning av skolbuss, märkt med skylt och blinkning, vid hållplats bör därför utredas.

Öppna upp för parkering mot färdriktningen

I takt med att allt fler har övergått till att äga eller köra elbilar och laddhybrider har stora krav ställts på att göra omfattande investeringar i en välutbyggd laddinfrastruktur. Laddstationer finns idag bland annat vid tankstationer, köpcentra, hotell, offentliga byggnader och företag där man kunnat planera parkeringsytorna så att laddning kan ske utan några nämnvärda bekymmer. Detsamma gäller för de villaägare som har investerat i egen laddbox. För de bilägare som har en elbil eller laddhybrid och som däremot bor i flerfamiljshus och är hänvisade till gatuparkering är situationen emellertid en helt annan. Inte för att laddstolpar inte finns att tillgå, de anläggs på många platser idag och börjar bli ett vanligt inslag i gatumiljön, utan för att deras placering på trottoaren inte harmonierar med det faktum att påfallande många av de fordon som är i behov av att kunna laddas har sitt uttag på fordonets vänstra sida. I många fall medför detta att fordonsägare som önskar ladda sitt fordon tvingas att lägga tunga elkablar över motorhuven på ett i princip nytt fordon med risk för att få fula repor i lacken.

I övriga Europa utgör denna omständighet inget problem då parkering mot färdriktningen varit tillåten sedan länge, och exempelvis Finland, som tidigare haft samma förbud mot parkering mot färdriktningen som vi, avskaffade detta år 2020. Sannolikt som en direkt konsekvens av det ökande antalet el- och hybridfordon.

Mot bakgrund av ovanstående är det vår uppfattning att det finns goda skäl att anpassa det svenska regelverket till en ny verklighet. Inte minst då det svenska förbudet mot parkering mot färdriktningen sticker ut i en europeisk kontext. Vi menar därför att ett det föreligger ett behov av att utreda hur, var och under vilka förutsättningar parkering mot färdriktningen kan tillåtas.

Krav på bakre belysningspunkter

Trafiklagstiftningen föreskriver att fordon ska använda halvljus vid mörker eller dåliga väderförhållanden. I detta krav gäller även att bakljus på fordon ska vara tända. Under goda siktförhållanden kan däremot ”annan” lykta användas, det som i vardagstal kallas varsellykta.

Sedan Sverige gick med i EU ska också de så kallade helbilsgodkända fordonen godkännas i trafikmiljön. 2011 infördes EU-regler som tillät bilars bakljus att vara släckta under dagsljudförhållanden. Dessa fordon är utrustade med en ljusautomatik som tänder bilens bakljus vid mörker. Detta har fått till följd att väldigt många bilar framförs med enbart ”DRL” framtill under dagsljus. Problemet är emellertid större än så då automatiken i många fall är dålig på att detektera försämrade siktförhållanden och mörker vilket får till följd att de bakre ljusen inte är tända i situationer då så är påkallat.

Att detta innebär stora risker för trafiksäkerheten är lätt att förstå. Dessutom skapas situationer där förare begår lagbrott när de kör med ett tillkopplat släpfordon. Detta då det krävs att släpets bakre belysningspunkter alltid lyser, oavsett om det är dagsljus eller inte.

EU har nu ändrat regelverket så att nya bilmodeller som introduceras från och med 2024 även ska ha de bakre belysningspunkterna tända och från och med 2027 ska detta gälla även för nya bilar som introducerades på marknaden före 2024.

Vår uppfattning är att i ett land som Sverige med sina långa avstånd, mörka årstider och på sina håll glesa trafik så utgör bilars synlighet bakifrån en inte försumbar del i trafiksäkerheten. Vi välkomnar det ändrade EU-regelverket men önskar samtidigt att man låter utreda möjligheten att införa en nationell lagstiftning om att de bakre belysningspunkterna ska vara tända under färd på alla personbilar oavsett årsmodell.

Positionsljus i extraljus

Sverige är ett land med långa och mörka vintrar och i stora delar av landet är trafikintensiteten låg och förekomsten av vilt högst påtaglig. Givet dessa omständigheter är det inte konstigt att eftermonterade extraljus i någon form är mycket vanligt förekommande på såväl personbilar som lastbilar och bussar. De flesta extraljus som finns på marknaden idag har någon form av inbyggt svagt positionsljus eller så kallade ”glimmers”. På lastbil och buss är det fullt tillåtet att ha i princip ett obegränsat antal sådana ljus tända i fordonets front medan det är förbjudet att ha fler än två ljuspunkter fram på personbil. I takt med att allt fler moderna bilar, i synnerhet rena el-bilar, med EU typgodkännande, har väldigt många ljuspunkter i sin godkända DRL-ljussättning

fram, framstår det regelverk som inte medger att positionsljus i extraljus är tända som synnerligen obsolet.

Vår uppfattning är att det är av stor vikt att svensk lagstiftning uppfattas som nutidsenlig och inte står i strid med det allmänna rättsmedvetandet. Det är också viktigt som ett led i att upprätthålla förtroendet för de rättsvårdande myndigheterna att Polisen inte tvingas rapportera brott som bottnar i ett otidsenligt regelverk och som egentligen bidrar till ökad synlighet.

Vi menar därför att den lagstiftning som reglerar personbilars fordonsbelysning ska omarbetas på ett sätt som möjliggör och reglerar användningen av positionsljus i eftermonterade extraljus på personbil.

Skärpt tillverkaransvar för uppkopplade funktioner i fordon

Avvecklingen av de svenska 2G- och 3G-mobilnäten får omfattande konsekvenser för hundratusentals svenska bilägare. Medan flera operatörer redan har stängt ned sina nät, planeras den slutgiltiga nedsläckningen av 2G-nätet till slutet av 2027.

För de fordon som tillverkats med modem som enbart stöder 2G- eller 3G-teknik innebär detta att centrala digitala funktioner – såsom fjärrstyrning av kupévärmare, laddningsstyrning och låsfunktioner – upphör att fungera. Än mer allvarligt är att det EU-obligatoriska nödanropssystemet eCall slutar fungera.

Trots att planerna på att släcka 2G och 3G-näten började kommuniceras kring 2018–2019 och besluten om detta fattades under 2020 har många fordonstillverkare fortsatt att utrusta nya bilar med äldre modemteknik långt in på 2020-talet. Det finns till och med exempel på bilmodeller som säljs nya 2026 i Sverige med denna föråldrade teknik. När näten nu släcks saknar konsumenter och bilhandlare i många fall möjlighet att uppgradera hård- eller mjukvara eftersom tillverkarna väljer att inte tillhandahålla tekniska lösningar för detta då fordonstillverkarna menar att deras produkt är felfri och att de inte bär ansvar för att nätoperatörerna släcker näten. Synsättet förefaller skilja sig åt från den europeiska marknaden och andra där konsumentskyddet är starkare. Ett exempel på detta är att bilmodeller vars tillverkare hävdar vara omöjliga att uppgradera

till 4G eller 5G i Europa uppgraderas kostnadsfritt eller till låg kostnad för kunden i USA. Vår bestämda uppfattning är att tillverkarna och eller importörerna av de bilar som sålts i Sverige efter att det blev känt att 2G och 3G-näten ska släckas bör tillskrivas ett avsevärt större ansvar för att garantera systemens funktionalitet än vad som är fallet idag.

Rättspraxis från Allmänna reklamationsnämnden (ARN) har dessutom blottlagt en orimlig ansvarsfördelning i konsumentköplagen. Då moderna bilar betraktas som varor med digitala delar kan enskilda bilhandlare bli skyldiga att häva köp och återbetala bilens värde när uppkopplade tjänster slutar fungera – trots att återförsäljaren varken konstruerat fordonet eller har teknisk möjlighet att åtgärda bristen.

Det är inte rimligt att varken enskilda konsumenter eller handlare som säljer begagnade fordon ska bära hela den ekonomiska och säkerhetsmässiga bördan när fordonstillverkare byggt in teknik med begränsad livslängd utan att erbjuda uppgraderingsmöjligheter. För att stärka konsumentskyddet, värna trafiksäkerheten och skapa en rättvis ansvarsfördelning i leverantörskedjan behöver lagstiftningen därför ses över.

Vi menar att regeringen skyndsamt behöver utreda hur ett utökat tillverkaransvar kan utformas, exempelvis genom krav på teknisk uppgraderingsbarhet, skyldighet att tillhandahålla eftermarknadslösningar för kritiska säkerhetssystem som eCall, samt en tydligare regressrätt för återförsäljare gentemot tillverkare vid digitala funktionsbortfall. Eftersom fordonsmarknaden är gränsöverskridande bör regeringen även driva frågan om skärpt producentansvar inom EU.

Syntest vid körkortsförnyelse

Synen förändras över tid och föraren kanske inte uppfattar att synen blir sämre. Redan vid 40–45 års ålder kan tendenser till försämrad syn uppträda och vid 60 års ålder har de flesta fått en mer eller mindre förändrad syn. Samtidigt är det endast de körkortsinnehavare som innehar tyngre behörigheter som återkommande, vart femte år, måste genomgå en synundersökning jämte en läkarundersökning för att få behålla sina behörigheter.

Vi menar att det är olyckligt att det endast är körkortsinnehavare med tyngre behörigheter som återkommande måste genomgå syntest. Studier har gjorts som indikerar att så många som uppemot 700 000 bilister kör bil med så nedsatt syn att de inte skulle klara dagens synkrav för B-körkort. Mot bakgrund av detta menar vi att ett godkänt syntest ska vara obligatoriskt vid körkortsförnyelser som sker från och med att körkortsinnehavaren fyllt 55 år.

Körkortets status som ID-handling

Sommaren 2026 presenterade regeringen ett förslag om att ett nytt, statligt identitetskort ska tas fram. Om förslaget blir verklighet kommer staten framledes bara utfärda ett typ av identitetskort och körkortets status som ID-handling kommer därmed att upphöra.

Förslaget skulle, om det blir verklighet, innebära att körkortet endast kan användas i syfte att styrka att innehavaren har behörighet att köra ett visst fordon medan den skulle vara ogiltigt som ID-handling på banken, postombudet eller Systembolaget.

Vi uppfattar att körkortet är en av de mest använda ID-handlingarna i Sverige. Körkortet tillhandahålls dessutom av en statlig myndighet som torde ha förutsättningar att utfärda dessa i enlighet med de senaste säkerhetskraven. Vår ståndpunkt är tydlig. Vi anser att körkortets status som ID-handling ska kvarstå och i det fall en förändring är aktuell ser vi hellre att körkortets möjliga status som nationellt ID-kort utreds.

Reflexväst som obligatorisk säkerhetsutrustning

Sedan 1997 är det lag på att ha en varningstriangel i sitt fordon. Denna ska användas för att kunna varna och uppmärksamma andra trafikanter på att de närmar sig ett fordon som är stillastående på vägbanan eller på annat olämpligt eller hindrande sätt. Precis lika viktigt borde vi anse det vara att personer som befinner sig på eller i anslutning till vägen, till följd av ett stillastående fordon, syns på ett sätt som är lätt att upptäcka för medtrafikanter oaktat ljusförhållande.

Det allra enklaste sättet att uppnå detta är att införa lagkrav på reflexvästar i fordon. Med reflexväst syns man i mörker på upp till 125 meters avstånd vilket ska jämföras med omkring 20–30 meter utan.

Reflexvästar används idag av såväl blåljuspersonal och vägarbetare som många cyklister och fotgängare, just i syfte att synas bättre när man rör sig ute i trafiken. Reflexvästar är också billiga och därmed ett mycket kostnadseffektivt sätt att öka säkerheten på.

I majoriteten av Europas länder är det lag på att ha reflexväst i sitt fordon, och i många länder ska man även ha lika många västar som fordonet är registrerat för. Sverige som i många avseenden betraktas som ett föregångsland på trafiksäkerhetsområdet ligger i detta avseende efter. Vi menar därför att det är dags att införa en lag om att reflexvästar ska medföras vid färd som en del i den obligatoriska säkerhetsutrustningen.

Räddningskorridorer på svenska motorvägar

När en olycka sker längs våra större och mer trafikintensiva vägar kan det snabbt uppstå köbildning som orsakar problem för räddningsfordon att ta sig fram. Situationen kan snabbt bli ansträngd och försvåra för polis, ambulans, räddningstjänst och bärgare i räddningsarbetet. Många förare försöker underlätta för räddningsfordonen att komma fram när de ser och hör blåljus och sirener medan andra förare antingen inte vet hur de ska hantera situationen eller låter nyfikenheten ta överhanden och placerar sitt fordon för bästa sikt framåt till olycksplatsen.

I bland annat Tyskland tillämpas ett lagstiftat system som på svenska skulle kunna kallas för räddningskorridorer. Systemet innebär att så snart en olycka inträffar, på exempelvis en tvåfilig väg, så ska fordonen i vänstra filen köra så långt man kan åt vänster samtidigt som högerfilens fordon ska hålla så långt till höger som möjligt. På detta sätt skapas en ledig fil i mitten, för räddningsfordon att ta sig fram i. När trafiken stannar upp så kör därmed alla fordon direkt åt sidan, även om man inte vet om det skett en olycka eller inte.

Vi menar att en förändrad lagstiftning som lärs ut såväl i trafikskolorna som brett i informationskampanjer kan resultera i en önskvärd beteendeförändring hos landets trafikanter. Vi menar därför att en utredning om hur och var så kallade räddningskorridorer ska tillämpas behöver tillsättas.

Parkeringsböter för blåljusfordon

Det förekommer att blåljuspersonal som i sin tjänsteutövning parkerar i strid med parkeringsreglerna erhåller parkeringsanmärkning eller kontrollavgift. Berörd personal inom blåljusverksamheterna måste därefter avsätta tid och resurser på att överklaga dessa vilket vi anser är en helt orimlig omständighet. Landets blåljusverksamheter utgör samhällskritiska funktioner och varken ambulanser, polisbilar eller räddningsfordon används i privata syften utan får endast framföras i tjänst. Vi menar därför att landets blåljusfordon enligt lag ska hindras från att beläggas med parkeringsanmärkning eller kontrollavgift.

Bortforsling av fordon

Ett stort problem med stulna bilar är att de inte sällan blir stående alltför länge på de ställen där de lämnas av förövaren. Polisen undersöker i dessa fall fordonet, konstaterar att fordonet är stulet och placerar därefter ett märkt band på bilen.

Om en bil blir stående en längre tid blir den inte sällan föremål för vandalisering, plundring eller brand. För att undvika detta måste fordonet forslas bort snarast, innan mer åverkan gjorts på fordonet. Idag är regelverket snårigt och det är inte en självklarhet att ett övergivet fordon kan flyttas av myndigheter. Regellättnader som syftar till att övergivna fordon lättare ska kunna forslas bort bör därför utredas.

Terrängfordon på allmän väg

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

trafiksäkerhet eller miljö på ett negativt sätt. Inte minst har lokala försök i Malmfältskommunerna visat på att terrängskotrar kan köras på allmän väg till närmaste skoterled utan negativa effekter. Vi menar därför att det finns goda skäl att utreda hur och i vilken omfattning terrängfordon ska tillåtas framföras på allmän väg.

Undantag från färdskrivarkrav för personbil klass II

Tunga fordon som används för transport av personer eller gods omfattas av krav på färdskrivare. Till detta kommer en rad undantag som befriar vissa fordon och förare från kravet. Personbil med en totalvikt som överstiger 7,5 ton omfattas dock inte av något undantag oaktat om fordonet används för yrkesmässig trafik eller är ett så kallat campingfordon. Denna omständighet kan anses bottna i en regelövertolkning av Transportstyrelsen och det är svårt att finna stöd för myndighetens tolkning i olika förordningstexter. Transportstyrelsens eget dokument ”Vägledning vid tillämpning av kör- och vilotider” visar också på att färdskrivarkontroller i huvudsak är riktade mot kommersiell verksamhet inom person- eller godsbefordran.

Vår bestämda uppfattning är att lagstiftningen behöver förtydligas på ett sätt som undantar personbil klass II från krav på färdskrivare oavsett totalvikt, givet att fordonet inte nyttjas för kommersiell verksamhet. Denna hållning framstår dessutom som logisk och rimlig utifrån formuleringarna i Transportstyrelsens egna dokument.

Stressiga byten mellan sommar- och vinterdäck

I Sverige ska fordon enligt lag vara utrustade med vinterdäck från och med den 1 december till och med den 31 mars om det råder vinterväglag. Byte till sommardäck bör ske efter den 31 mars. Det är emellertid tillåtet att använda dubbdäck under perioden 1 oktober–15 april. Dubbdäck får dock användas även under annan tid, om det är eller kan antas råda vinterväglag. Vinterväglag råder när det finns snö, is, snömodd eller frost på någon del av vägen och bedömningen görs av polisen på plats där föraren befinner sig. Övrig tid är det sommardäck som gäller.

Problemet med de snäva tidsfönster som uppstår till följd av regelverket är att Sverige har ett mycket skiftande klimat. På sina håll råder vinterväglag långt in i april eller

längre och när snösmältningen väl tar fart räds många konsekvenserna av att köra på dubbdäck i strid med förbudet. Många däckfirmor vittnar om oerhört ansträngda tidsperioder vår och höst. Man menar att man trots extra inhyrd personal inte förmår att byta alla kunders däck under föreskriven tid. En något mer flexibel övergång, eller snarare tillämpning av regelverket, bör därför komma till stånd. Dubbade vinterdäck ska naturligtvis inte användas på vägar med sommarväglag, men samtidigt kan man inte heller skapa en situation där människor upplever att de tvingas bryta mot lagstiftningen som en konsekvens av att de valt att köra med dubbdäck även under den sista perioden av nattfrost och halka. Vår mening är att regelverket är i behov av en översyn och att i synnerhet tidsgränserna bör justeras.

Trafikutbildning i grundskolan

För att öka säkerheten i trafiken och öka medvetenheten hos barn behöver enkla trafikrelaterade moment genomföras redan i grundskolan. Att i tidig ålder få mer kunskap om hur man uppträder, går och cyklar i trafiken kan lite tillspetsat utgöra skillnaden mellan liv och död även om ett stort ansvar vilar på övriga trafikanter som alltid ska betrakta barn som just barn.

Vår uppfattning är att basal trafikkunskap kan anses utgöra en avgörande livskunskap som man bär med sig hela livet. Som sådan bör den därför ha en naturlig och obligatorisk plats i läroplanen.

Körkortsutbildningens obligatoriska moment och språk

Generellt så håller svensk körkortsutbildning hög nivå. I alla fall den som genomförs genom landets körskolors försorg. Det finns dock moment som idag inte ingår i körkortsutbildningen som bör övervägas bli obligatoriska. Exempelvis så har den som tar ett körkort för personbil rätt att köra med tillkopplat släp oavsett om man någonsin kopplat ett släp eller inte. Det skulle därför kunna vara ett obligatoriskt inslag att under körkortsutbildningen koppla, köra och parkera ett släp under en lektion. Ett annat tänkbart framtida obligatoriskt inslag skulle kunna vara att minst en lektion måste köras i en manuellt växlad bil när merparten av körskolornas bilar är automatväxlade till följd av elektrifieringen av fordonsflottan. Sammantaget anser vi att det föreligger ett behov

av att genomlysa körkortsutbildningen och om den är i behov av att kompletteras med ytterligare obligatoriska moment.

Vi ser också att det föreligger ett behov av att bättre stämma av privatisternas körförmåga i olika skeden. Inte minst för att privatisten själv ska få en rimlig bild av sin egen kunskapsnivå. Exempelvis så skulle den obligatoriska risk-tvåan kunna utökas till att utgöra ett slags liten instruktörsledd uppkörning där körkortsaspiranten får konstruktiva tips och råd på vad som behöver förbättras.

Slutligen så anser vi att det inte är rimligt att Trafikverket erbjuder teoriprov på 14 olika språk. I Sverige bör körkortsprovet avläggas på svenska och engelska ska erbjudas som alternativ för nyinflyttade eller personer som bor i Sverige tillfälligt.

Ett nytt körkortsvillkor för automat

Svenska körkortsutbildare har uppmärksammat oss på att det är mycket kostsamt för körskolorna att stå med bilar som är både automatväxlade och manuellt växlade. Trenden är att allt fler bilar endast erbjuds med automat och den långsiktiga utvecklingen pekar mot en framtid där endast automatväxlade bilar erbjuds då elbilar sällan eller aldrig är manuellt växlade.

Dessa förutsättningar har gett upphov till ett nytt körkortsvillkor, B197, i bland annat Tyskland och Frankrike. Villkoret innebär att den som tagit ett körkort genom att köra upp med en automatväxlad bil i ett senare skede kan välja att ta några lektioner med en manuellt växlad bil och avlägga ett förenklat körprov hos körskolan för att på så sätt uppgradera körkortet till att även få framföra manuellt växlad bil. Vi föreslår att ett nytt körkortsvillkor införs i Sverige med B197 som förlaga.

Ge körskolor förtur till uppkörningstider

Såväl landets trafikskolor som Trafikverket vittnar om att allt fler privatister kommer dåligt förberedda till uppkörningen och därmed blir underkända. Underkännandegraden ökar till följd av att allt för många satt i system att boka uppkörningstider för att chansa snarare än för att de vet att de har tillräckliga färdigheter för att klara av en uppkörning.

Detta fenomen har gett upphov till att de etablerade körskolorna, som vanligtvis säkerställt att eleven är redo för uppkörning innan tid för körprov bokas, får allt svårare att boka uppkörningstider åt sina elever. Vi föreslår därför att Trafikverket ges möjlighet att ge körskolorna förtur till uppkörningstider.

Skydda veteranbilshobbyn från godtycklig myndighetsutövning

Motorhobbyn har en viktig uppgift i att bevara vårt motorhistoriska arv. Bilismen har varit en hörnpelare i uppbyggnaden av vårt moderna välfärdssamhälle och många motorentusiaster vill därför bevara historiska och ikoniska fordonsmodeller för framtiden. Riktiga fordonsentusiaster kan söka i åratal och i fjärran länder efter objekt som är i tillräckligt gott skick för att kunna renoveras upp till körbart skick. Inte sällan importeras dessa bilar från USA för att sedan, efter åratal av reservdelsjakt och renovering, bli till värdefulla samlarbilar.

Denna fordonsrelaterade hobby har under senare år vid ett flertal tillfällen hotats av långtgående myndighets- eller EU-beslut som allvarligt skulle försvåra, eller rent av omkullkasta, förutsättningarna för hobbyn. Exempel på detta när svenska länsstyrelser började betrakta importerade renoveringsobjekt som miljöfarligt avfall eller när EU fattade beslut om ELV-förordningen som i sin initiala utformning även skulle tillåta tvångsskrotning av äldre bilar.

Ovan nämnda hot mot hobbyn är nu avvärjda men det innebär inte någon garanti mot framtida förslag som skulle kunna ge upphov till för hobbyn långtgående negativa konsekvenser. Då motorhobbyn såväl sysselsätter engagerade entusiaster i alla åldrar som bevarar en del av vårt kulturarv anser vi att den är värd att åtnjuta en starkare ställning och skydd än vad som är fallet idag. Vi menar att den inte får tillåtas att äventyras genom godtyckliga och dåligt övervägda beslut från myndigheter och beslutsfattare. Vår uppfattning är snarare att denna del av motorhobbyn särskilt ska beaktas i de beslutsprocesser som potentiellt berör densamma.

En översyn av vägtrafikregisteravgiften

Vägtrafikregisteravgiften har till syfte att täcka Transportstyrelsens kostnader för att driva och utveckla vägtrafikregistret. Intäkterna ska bekosta utveckling och modernisering av IT-system, tjänster kopplade till vägtrafikregistret, såsom ägarbyten, av- och påställning av fordon samt kundtjänst. Ägare av bilar, motorcyklar, motorredskap, tunga terrängvagnar och släpvagnar betalar en årlig avgift till vägtrafikregistret för att dessa har en registreringsskylt. För fordon såsom moped klass I, terrängsläp, terrängmotorfordon eller en tung terrängvagn tas det endast ut en engångsavgift för registerhållningen.

Vi anser att det är rimligt att en avgift tas ut då ett fordon nyregistreras men att årligen ta ut en avgift då de flesta tjänster kopplade till registret idag utförs digitalt av fordonsägaren själv anser vi inte vara befogat. Med anledning av detta menar vi att vägtrafikregisteravgiften behöver ses över i enlighet med ovan anförda intentioner.

Realistiska dokumentationskrav för äldre fordon

I Sverige finns uppskattningsvis ca 200 000 personbilar och motorcyklar i trafik som är äldre än 30 år. Det rullande kulturarvet i form av veteranfordon utgör en viktig del av den svenska kulturen och historien. Inte sällan ägs de av hängivna entusiaster som lägger ned omfattande tid och pengar på att reparera och underhålla äldre fordon för eget bruk eller ren museiverksamhet. För dessa entusiaster uppstår problem när nya regler och avgifter utformas eller tillämpas utan att hänsyn tas till de förutsättningar som gäller för historiska fordon och dess ägare.

Ett sådant exempel är hur man som fordonsägare förväntas kunna uppvisa ett tillverkarintyg om ett registreringsbevis i original eller en av svenskt arkiv vidimerad kopia saknas. Ett sådant tillverkarintyg är inte sällan svårt eller rent av omöjligt att få fram. Skälen till att ett fordons ursprungshandlingar har gått förlorade kan vara många. Gränsöverskridande handel, krig, dödsfall, glömska och andra faktorer kan ligga bakom att handlingar kommer på villovägar och försvinner. Detta medför att fordonsägare kommer i kläm då det inte går att återskapa dokument, trots att det går att visa på andra dokument och handlingar som styrker ägandet. Det är olyckligt och det riskerar att begränsa möjligheterna att vårda och värna det rullande kulturarvet. Mot bakgrund av

detta anser vi att en översyn av kraven på dokumentation rörande historiska fordon bör genomföras.

Registreringsskyltens placering på snöskoter

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

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

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

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

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

Med anledning av ovanstående menar vi att berörd förordning ska anpassas så att registreringsskylten framgent ska placeras på snöskoterns bandtunnel.

Upplysning om fordonskopplad skuld vid ägarbyte

Idag kan ett begagnat fordon ha skatteskulder som den nya ägaren ärver. Medvetna fordonsköpare med rätt kunskap kan kontrollera om fordonet har sådana skulder men långt ifrån alla har vetskap om hur detta görs eller att det ens är något man bör göra inför ett fordonsköp. Att ett förvärv av ett fordon samtidigt kan innebära ett förvärv av skulder man själv inte har orsakat är inte känt för alla.

För att reducera problematiken med ärvda fordonsrelaterade skulder bör digitalt ägarbyte tillämpas och tjänsten utvecklas av Transportstyrelsen på ett sätt som tydligt informerar köparen om eventuella skulder innan denne fyller i sina uppgifter och fullföljer ägarbytet. Detta i syfte att ge köparen möjlighet att förhandla om priset eller helt dra sig ur köpet.

Öka antalet alkobommar i Sveriges hamnar

Installation av alkobommar i våra hamnar är positivt och förbättrar trafiksäkerheten på våra vägar. Detta eftersom det tyvärr finns både yrkesförare och vanliga bilister som konsumerar alkoholhaltiga drycker under färjeresans gång i en omfattning som gör att de inte är nyktra då färjan anlöper kaj. Genom att placera ut alkobommar i hamnar sänder samhället ut proaktiva signaler om att alkoholintag i kombination med framförande av fordon inte är accepterat i Sverige.

Arbetet med att förse alla relevanta hamnar med alkobommar ska därför enligt vår uppfattning prioriteras. Vi anser samtidigt att det är viktigt att de placeras i sådan omfattning och på ett sådant sätt att de inte ger upphov till störningar vid lossning av

fartyg eller ger upphov till långa köer vid utfarterna. Detta som ett led i att generera största möjliga trafiksäkerhetsnytta utan att för den sakens skull hindra trafikflödet i hamnarna.

Harmonisering av regelverken för A-traktor och nya B1 klassen

A-traktorn kan enkelt uttryckt sägas vara en modernare variant av de epatraktorer som kunde registreras fram till 1975. A-traktorns konstruktion medger högre komfort och då den kan byggas med ett fordon med självbärande kaross som utgångspunkt blir urvalet av fordon att bygga om avsevärt större. Den viktigaste och mest framträdande begränsningen jämfört med personbilen är att den då den byggts om och registrerats som A-traktor har fått växlarna spärrade, alternativt blivit elektroniskt spärrad, till den högsta konstruktiva hastigheten 30 km/h. Fordonsklassen får framföras av 15-åringar med AM-behörighet och den har vunnit stor popularitet då den ger upphov till frihet och mobilitet i ung ålder. A-traktorn har en given plats i den svenska trafikmiljön.

A-traktorn är en unik svensk företeelse som från tid till annan har ifrågasatts av EU. Inom EU har man emellertid nyligen fattat beslut om att införa en ny körkorts- och fordonsklass kallad B1 som delvis riktar sig till samma målgrupp och har snarlika, om än i flera avseenden väsentligt annorlunda, begränsningar. Även om B1-regelverket ännu inte har implementerats i Sverige kan det redan nu hållas för troligt att A-traktorn som unik svensk företeelse tyvärr kommer att fasas ut över tid om det nationella B1-regelverket utformas på ett sätt som gör A-traktorn mindre intressant. Här menar vi att ett tungt ansvar vilar på oss lagstiftare att så långt som möjligt harmonisera de båda regelverken och möjliggöra att befintliga A-traktorer tillåts fortsätta brukas under lång tid framöver samtidigt som den svenska tillämpningen av B1 bör bli sådan att samma målgrupp träffas. Exempelvis så bör Sverige vara ett av de länder som begär ett förhandsgodkännande från EU-kommissionen om att åldersgränsen för B1 ska vara den samma som för AM, det vill säga 15 år.

Låt ackrediterade verkstäder undersöka manipulerade A-traktorer

Idag måste polisen vid misstanke om brott lägga ner stora resurser på att utreda om en A-traktors hastighetsbegränsande utrustning har manipulerats eller inte. Denna utredning skulle enligt vår uppfattning med fördel kunna läggas ut på ackrediterade verkstäder, som på polisens uppdrag kan undersöka om fordonet har en otillåten ändring. Arbetet skulle sannolikt därmed effektiviseras, eftersom få eller inga poliser besitter den tekniska kompetensen att avläsa alla förekommande bilmärkens styrboxar.

Vi håller det för sannolikt att Polisen genom avtal med ackrediterade verkstäder, specialiserade på aktuellt bilmärke, skulle kunna få information om mjukvaran är manipulerad både snabbare och mer rättssäkert. Tanken är att dessa undersökningsresultat därefter överlämnas till Polisen och en förundersökningsledare som leder utredningen vidare gällande olovlig körning. Vi menar därför att införandet av en sådan ordning bör utredas.

Ökad möjlighet att återställa A-traktorer

Om ett fordon som har registrerats som A-traktor ska återställas till sin ursprungliga fordonsklass krävs normalt att det återställs till personbil enligt fordonets ursprungliga tekniska standard och därefter genomgår registreringsbesiktning. För äldre ombyggnader kan det vara svårt att visa exakt hur fordonet ursprungligen var utformat eller vilka ändringar som måste återställas. Detta kan förutom osäkerhet ge upphov till höga kostnader och svårighet att få fram rätt teknisk dokumentation som ger upphov till segdragna administrativa processer trots att fordonet i fråga sannolikt är att betrakta som tekniskt sett trafiksäkert.

Som ett led i att minska regelbördan och risken för att fullt fungerande fordon skrotas i onödan bör typgodkända personbilar som byggts om till A-traktor får ett förenklat återställandeförfarande där registreringsbesiktningen fokuserar på trafiksäkerhet och miljökrav, snarare än omfattande historisk dokumentation.

Teknikneutralitet avseende drivmedel

När E85 rullades ut som det nya framtida klimaträddande drivmedlet i början av 2000-talet så skedde det inom ramarna för ett redan befintligt drivmedelsnätverk. Landets bensinmackar tvingades genom den så kallade pumplagen att investera i tankar och pumpar för att kunna tillhandahålla ett alternativt drivmedel vilket i praktiken innebar E85. Detta innebar att prisinformation för E85 hanterades på samma sätt som för bensin och diesel. Det innebar också att det inte gjordes någon egentlig skillnad på vilka drivmedel som erbjöds när särskilda stöd riktades till landets mindre drivmedelsstationer i glesbygd för att rädda dem undan den så kallade mackdöden.

Den snabba utbyggnaden av laddinfrastruktur följer däremot ett helt annat mönster vilket i sig inte är konstigt då det rör sig om fullständigt olika tekniker som tillhandahålls av helt andra leverantörer än de traditionella drivmedelsbolagen. Som konsument är det dock högst påtagligt att det regelverk som reglerar med vilken tydlighet drivmedelspriset ska framgå inte har hängt med när fordonsflottan har börjat elektrifieras. Bilister som har varit vana vid att redan på håll kunnat se vad en liter bensin eller diesel kostar på stationen man är på väg till upptäcker vid ett byte till elbil att det inte ens är säkert att man med enkelhet kan utläsa vad elen kostar per kWh på den snabbladdningsstation man kört till, inte ens när man befinner sig på plats alldeles intill laddstolpen.

Vi menar att lagstiftningen inte har hängt med och därför behöver harmoniseras och göras teknikneutral. Vi anser att prisinformationslagen och konsumentverkets allmänna regler om prisinformation ska tillämpas på ett sätt som likställer samtliga drivmedel oaktat om det rör sig om bensin och diesel, el eller gas. Vi menar vidare att denna teknikneutralitet i högre grad ska råda då riktade stödåtgärder är aktuella för att säkerställa tillgången till drivmedel i hela landet. I detta avseende följer i egentlig mening utbyggnaden av laddinfrastruktur samma logik som för de traditionella mackarna. Investeringar i laddstationer vid de stora allfartsvägarna med hög beläggningsgrad har mycket goda förutsättningar att bli lönsamma utan stödåtgärder medan den som planerar att anlägga en laddstolpe, eller två, i anslutning till en liten kombinerad mack och dagligvarubutik i en mindre by på landsbygden borde kunna vara lika aktuell för stöd som den som står inför nödvändiga reinvesteringar i de nedgrävda drivmedelstankarna.

Skapa säkra ytor för cyklister och mopeder

Vid anläggning av nya vägar bör det skapas säkra ytor för cyklister och mopeder. Vi anser att det är viktigt att separera olika trafikantgrupper i så stor utsträckning som möjligt. Därför ska nya vägprojekt innehålla separata körfält för cyklister och bilister där så är möjligt och där cykling sker i sådan omfattning att det bedöms vara motiverat. När nya stadsdelar eller områden byggs ut måste säkra cykelbanor ges en tydlig roll i planeringen. Ju färre vägar som korsas, desto säkrare blir cyklingen. Vidare så är det eftersträvansvärt att cykelbanor om möjligt inte förläggs längs hårt trafikerade vägar.

Undanröj rättsliga hinder för friliggande cykelvägar

Möjligheterna att anlägga friliggande statliga cykelvägar påverkas av hur väglagen och dess förarbeten tolkas. Riksrevisionen har pekat på att Trafikverkets krav på funktionellt samband med en allmän väg begränsar möjligheten att bygga användbara och attraktiva cykelvägar. Dåvarande regeringen gjorde bedömningen att lagstiftningen inte utgör något generellt hinder. Vi anser att kvarstående rättsliga hinder behöver undanröjas och ansvarsfördelningen tydliggöras, så att lämpliga cykelstråk kan anläggas även utan direkt anslutning till en väg för motortrafik.

Enhetliga regler för cykelöverfart och cykelpassage

Reglerna för cyklister vid passage och överfarter skiljer sig åt och kan vara svåra för såväl gemene cyklist som för övriga medtrafikanter att överblicka. Vi vill därför låta utreda möjligheten att införa ett mer enhetligt regelverk där utgångspunkten ska vara att cyklister lämnar företräda när de korsar körbanan vid både obevakade cykelpassager och cykelöverfarter. Förslagets bedömda konsekvenser för trafiksäkerhet, framkomlighet och ansvarsfördelning för övriga trafikanter bör beaktas i en sådan utredning. Utredningen bör även genomlysa om ett behov av att ändra trafikskyltningen eller utformningen avvägarna skulle föreligga och vilka konsekvenser detta i så fall skulle bedömas få.

Förbud mot användande av handhållen mobiltelefon vid cykling

I Sverige är det från och med den första februari 2018 förbjudet för förare av motorfordon att hålla i en mobiltelefon under körning. Förbudet syftar till att öka

trafiksäkerheten för såväl förare som övriga trafikanter genom att stävja det distraherande användandet av mobiltelefoner bland fordonsförare.

Polisen uppger att mobilsurfande cyklister på sina håll har kommit att bli ett allt vanligare inslag i trafiken. Vi menar att en handhållen mobiltelefon i lika hög grad utgör ett distraktionsmoment för cyklister som för bilförare och därför inte ska tillåtas.

Som cyklist är man i egenskap av oskyddad trafikant särskilt utsatt varför cyklistens fokus måste ligga på trafiken, inte på mobilen. I sammanhanget noterar vi att ett förbud likt det vi efterfrågar redan har införts i flera andra europeiska länder, däribland Danmark och Nederländerna. Vi föreslår därför att ett förbud mot användande av handhållen mobiltelefon under cykelfärd behöver utredas

Ann-Christine Frohm (SD)

Eric Palmqvist (SD) *Patrik Jönsson (SD)*

Liselotte Forsberg (SD)